

فعل المباشرة والتسبب في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

THE DIRECT AND CAUSATIVE ACT IN THE CIVIL RESPONSIBILITY OF MOTOR CAR ACCIDENTS

إعداد

موسى مروان موسى أبو مويس

اسم المشرف

الدكتور نوري حمد خاطر

٢٠٠١م

فعل المباشرة والتسبب في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

THE DIRECT AND CAUSATIVE ACT IN THE CIVIL RESPONSIBILITY OF MOTOR CAR ACCIDENTS

إعداد

موسى مروان موسى أبو مويس

اسم المشرف

الدكتور: نوري حمد خاطر

التوقيع	أعضاء لجنة المناقشة	
....	(مشرفاً)	د. نوري حمد خاطر
....	(عضواً)	أ. د. فاضل عبد الواحد
....	(عضواً)	د. سعدون القشطيني
....	(عضواً)	د. جورج حزبون

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون في كلية الدراسات الفقهية والقانونية في جامعة آل البيت.

نوقشت وأوصي بإجازتها بتاريخ: ٢٠ أيار ٢٠٠١ م. الموافق ٢٧ صفر ١٤٢٢هـ.

الإهــــداء

إلى أبي وأمي تقديراً ووفاءً

شكر وتقدير

أتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى . . .

جامعة آل البيت وكلية الدراسات الفقهية والقانونية

أعضاء الهيئة التدريسية في قسم القانون كافة في كلية الدراسات الفقهية والقانونية في جامعة آل البيت

الأستاذ الدكتور هشام فرعون الذي ساعدني في التحضير لموضوع الرسالة

أعضاء لجنة المناقشة الموقرين على تفضلهم بمناقشة هذه الرسالة

المدقق اللغوي الأستاذ إبراهيم جرادات

مركز حماد للطباعة

وأتقدم بأسمى آيات الشكر والتقدير لمن وجّه فأرشد . . . أعطى فأجزل . . .
والعرفان كل العرفان لمن هو فوق ما في نفسي . . .

الدكتور نوري خاطر / مشرف الرسالة

فقيمة كل امرئٍ ما يحسنه

وحسبه قول الرسول الكريم – صلى الله عليه وسلم – :

"ألا إن الدنيا ملعونة، ملعونٌ ما فيها، إلا ذكر الله وما والاه وعالمٌ أو متعلم"

قائمة المحتويات

الملخــص

تقوم هذه الدراسة على أساس موقف القانون المدني الأردني المتميز حين استمد سـنده مـن الفقه الإسلامي، وأقام المسؤولية عن الأفعال الشخصية على المباشرة والتسبب، في حين أنه لم يجن المزيد عندما عمد إلى إقامة المسؤولية عن فعل الأشياء على أساس الحراسة فجـرى فـي بعـض أحكامه مجرى القانون الوضعي. وتبحث الدراسة في مسؤولية قائد السيارة عن أفعالـه الشـخصية القائمة على المباشرة والتسبب، وإثبات إمكانية الاكتفاء بها دونما الحاجة إلى قواعد الحراسة، وفـي سبيل الوصول إلى بحث المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في إطارٍ من التكامل، لم تقتصـر هذه الدراسة على البحث في مسؤولية قائد السيارة استناداً إلى قواعـد المسـؤولية عـن الأفعـال الشخصية عن الحوادث التي يرجع سببها إلى فعله، وإنما تطرقت أيضاً - بـالقدر الـذي يتطلبـه البحث- إلى الحديث عن مسؤولية قائد السيارة استناداً إلى قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء عـن الحوادث التي يرجع سببها إلى فعل السيارة، لبيان مدى تأثير حراسة السيارة الفعلية على مسـؤولية مباشر الحادث والمتسبب فيه.

وتتضح معالم هذه الرسالة من خلال عرضها في ثلاثة فصـول، يبحـث الأول منـها فـي مسؤولية قائد السيارة على أساس مبدأ المباشرة في مبحثين، يعالج المبحـث الأول تدخـل السـيارة الإيجابي في حوادث السيارات من خلال مطلبين: الأول يعنى بتدخل السيارة الإيجابي في الحـوادث الفردية والثاني في تدخلها الإيجابي في تصادم السيارات. أما المبحث الثاني فيبيـن فيـه البـاحث مسؤولية قائد السيارة من خلال مخالفته لقواعد السير وذلك في مطلبيـن، يتنـاول المطلـب الأول مسؤولية قائد السيارة من خلال الامتناع عن عمل، ويتناول الثاني مسؤوليته من خلال القيام بعمل.

فيما يشرح الفصل الثاني مسؤولية قائد السيارة على أساس مبـدأ التسـبب، فـالمبحث الأول خصص للتسبب بالتعمد في حوادث السيارات، وفيه يتحدث الباحث عن تأصيل التعمد في المطلـب الأول منه، ومن ثم يذكر عدداً من تطبيقات التعمد في حوادث السيارات في مطلبه الثاني.

ويهتم المبحث الثاني بالحديث عن التسبب بالتعدي في حوادث السيارات، وهو يقع في مطلبيـن يعرض أولهما التدخل الإيجابي للسيارة في الحوادث الفرديـة، ويعـرض الثـاني تدخـل السـيارة الإيجابي في تصادم السيارات.

ويأتي في الفصل الثالث والأخير من الرسالة الحديث عن اجتماع المباشـــرة والتســـبب فـــي حوادث السيارات في مبحثين، يتناول الأول تقديم المباشرة على التسبب فـــي حـــوادث الســـيارات ويوضحها في ثلاثة مطالب، يقيم الأول مقارنة عن تقديم المباشرة على التسبب بين الفقه الإســـلامي والقانون الوضعي، فيما يعرض المطلب الثاني للتطبيقات، العملية لاجتماع المباشر والمتســـبب فـــي حوادث السيارات، أما المطلب الثالث فيعرض فيه الباحث علاقة حراسة الســـيارة الفعليـــة بتقديـــم المباشرة على التسبب. ويهتم المبحث الثاني بالمباشرة الملجئة استثناءً من قـــاعدة "تقديـــم المباشـــرة على التسبب" في حوادث السيارات وذلك أيضاً في مطلبين، ففي حين يوضح الأول تـــأصيل هـــذه القاعدة، يشير الثاني إلى النتائج المترتبة عليها في حوادث السيارات.

وفي نهاية الرسالة يعرض الباحث أهم ما توصل إليه من نتائج من خلال هذه الدراسة.

المقدمة

لعل الحديث عن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات يقودنا للحديث عن الثورة الصناعية التي حدثت في المجال الاقتصادي، فهي -أي الثورة الصناعية- تمثل واحدة من أهم مراحل التاريخ الإنساني التي يجب التوقف عندها لدى الحديث عن موضوع المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، حيث ارتبط ظهور السيارات بقيام تلك الثورة، بمعنى أن الصورة البسيطة التي كانت تميز وسائل المواصلات البرية في المجتمع البدائي لم يعد لها وجود في المجتمع الصناعي الذي أصبحت فيه تلك الوسائل على درجة عالية من التقدم والتعقيد، أدت إلى ازدياد درجة الخطورة التي ترافق استعمال تلك الوسائل، الأمر الذي فرض على المشرع القانوني ضرورة التدخل لمعالجة المسؤولية الناشئة عن استعمال السيارات. وقد تنوعت أساليب معالجة المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات، ففي حين عمد القانون الوضعي إلى إخضاع المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات لقواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء، فإن هذه المسؤولية تخضع في الفقه الإسلامي -كما هو شأن غيرها من المسؤوليات – لقاعدة المباشرة والتسبب تلك القاعدة التي تحكم أنواع المسؤولية كافة سواء المسؤولية عن الفعل الشخصي أم المسؤولية عن فعل الأشياء أم غيرها.

وقد جاء موقف القانون المدني الأردني متأثراً بكلا الاتجاهين السابقين، حيث التزم القانون المدني الأردني جانب الفقه الإسلامي فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأفعال الشخصية، ويؤيد ذلك ما ذهبت إليه المادة (٢٥٧) من القانون المدني الأردني من أنه: "١- يكون الإضرار بالمباشرة والتسبب" فيما التزم – أي القانون المدني الأردني – جانب الفقه الوضعي[1] فيما يتعلق بالمسؤولية عن فعل الأشياء، حيث أقامت المادة (٢٩١) منه المسؤولية عن فعل الأشياء على أساس الحراسة بقولها: "كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية يكون ضامناً لما تحدثه هذه الأشياء من ضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة".

ولما كانت السيارة باعتبارها آلة ميكانيكية تدخل في مفهوم الأشياء، فقد عمد الفقه إلى التفرقة

---

(١) يقصد بتعبير (الفقه الوضعي) الفقه الفرنسي والفقه الذي سار على نهجه مثل الفقه المصري، وكذلك الأمر بالنسبة لتعبير (القانون الوضعي).

بين الحوادث التي يرجع سببها إلى فعل قائد السيارة حيث يسأل عنها استناداً إلى قواعد المسؤولية عن الأفعال الشخصية، وبين الحوادث التي يرجع سببها إلى فعل السيارة، حيث يسأل عنها قائد السيارة بصفته حارساً للسيارة استناداً لقواعد المسؤولية عن فعل الأشياء. وقد أوضح الفقه أن حوادث السيارات من شأنها أن تنسب إلى فعل السيارة في حالتين:

- **أولاً:** إذا كان هناك عيب داخلي في السيارة أدى إلى حدوث الحادث.
- **ثانياً:** إذا وقع الحادث أثناء فقدان حارس السيارة لسيطرته عليها.

ففي هاتين الحالتين تستند مسؤولية قائد السيارة إلى قواعد المسؤولية عن فعل الأشياء ويسأل - تبعاً لذلك - باعتباره حارساً للسيارة(١). وقد أقرت محكمة النقض الفرنسية التفرقة بين فعل السيارة وفعل قائدها في قرارها الذي جاء فيه: "إلا أن إعمال المسؤولية المرتبطة بالحراسة معلق على شرط حدوث الضرر بفعل الشيء، فلا تنطبق فيها إذا كان الضرر مرده إلى فعل الإنسان".(٢)

ولعلنا إذا أمعنا النظر في قرار محكمة التمييز الأردنية الذي جاء فيه: **"يستفاد من نص المادة (٢٩١) من القانون المدني أن تحقق المسؤولية يستلزم توفر شرطين هما: أن يتولى شخص حراسة شيء تقتضي حراسته عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية من جهة، ومن**

---

(١) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الأردني المدني الجديد، ج١، نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة طبع، ص١٠٩١. عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العملية، ط٣، منشورات عويدات، بيروت، ١٩٨٧، ص١٨٠. يحيى أحمد موافي، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء (دراسة مقارنة)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٢، ص١٤٧.

(٢) نقض مدني فرنسي، ١٩٧١/٤/٢٣. أشار إليه: عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص١٨٤. يحيى موافي، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص١٥١. وعلى نقيض القرار السابق تبنت محكمة النقض الفرنسية موقفاً مغايراً لما سبق حيث قررت في عدة دعاوي رفض التفرقة بين فعل السيارة وفعل قائدها ومن ذلك قرارها الذي جاء فيه "إن حكم المسؤولية عن فعل الشيء يعمل به ما دام الشيء قد تدخل في إحداث الضرر ولا مكان للاحتجاج بأن في الأمر مسؤولية عن فعل الشخص". (نقض فرنسي، ١٩٧٣/٣/٢٨). نقلاً عن: يحيى موافي، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص١٥١. وفي قرار آخر ذهبت ذات المحكمة إلى القول بأن "حكم المسؤولية عن فعل الشيء يتناول حوادث السيارات، إذ أن القانون الذي ينص على هذه المسؤولية لا يقيم تمريفاً تبعاً لما إذا كان الشيء محدث الضرر بيد الإنسان يحركه، أم كان غير محرك بها. ولا ضرورة لأن يكون في الشيء عيب ذاتي يبعث على احتمال الضرر". (قرار صادر عن غرفة محكمة النقض الفرنسية مجتمعة، ١٩٧٠/٢/١٣). أشار إليه: عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص١٨١. يحيى موافي، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص ص١٤٨-١٤٩.

جهة أخرى أن يقع الضرر بفعل الشيء".[1] استطعنا القول أن محكمة التمييز الأردنية تقر بمبدأ التمييز بين فعل السيارة وبين فعل قائدها، ويؤيد ذلك أن المحكمة قد اشترطت لقيام مسؤولية حارس الأشياء ضرورة أن يقع الضرر بفعل الشيء، الأمر الذي يعني بمفهوم المخالفة أن الضرر إذا لم يقع بفعل السياره فإن مسؤولية قائد السيارة لا تستند إلى قواعد حراسة الأشياء، بل إلى قواعد المسؤولية عن الأفعال الشخصية.

وهكذا فإن المسؤولية عن ارتكاب حادث سير تطال قائد السيارة، إما استناداً إلى مسؤوليته عن أفعاله الشخصية بموجب المادة (٢٥٧) من القانون المدني الأردني، وإما استناداً إلى مسؤوليته عن فعل السيارة بصفته حارساً فعلياً لها بموجب المادة (٢٩١) من القانون ذاته. ولكن ما هو الأساس الذي تستند إليه مسؤولية قائد السيارة في تعويض المتضرر عما ألحقه به من ضرر نتيجة الحادث الذي ارتكبه؟

اختلف الفقه بشأن الأساس الذي تستند إليه مسؤولية فاعل الضرر عن تعويض الضرر في القانون المدني الأردني ، حيث اشترط جانب من الفقه في الفعل الضار الموجب للمسؤولية ضرورة أن يكون فعلاً غير مشروع[2]، فإذا كان الفعل الضار مشروعاً، فإن ذلك يحول دون مساءلة فاعل الضرر باعتبار أن "الجواز الشرعي ينافي الضمان"[3].

ويرى جانب آخر من الفقه أن المسؤولية المدنية تتحقق بمجرد ارتكاب الفعل الضار أي

---

(١) تمييز حقوق ٨٦/٦٣٦، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٩، ص٢٤٨.

(٢) يطلق القانون المدني الأردني على الفعل الضار غير المشروع مصطلح "الإضرار"، فقد نصت المادة (٢٥٦) منه على أن: "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر". وفي بيانها لمعنى الاضرار قالت المذكرات الإيضاحية للقانون بأن الإضرار هو: "مجاوزة الحد الواجب الوقوف عنده أو التقصير عن الحد الواجب الوصول إليه في الفعل أو الامتناع مما يترتب عليه الضرر". المذكرات الإيضاحية للقانون المدني الأردني، إعداد المكتب الفني، ط٣، ج١، عمان، ١٩٩٢، ص٢٥٧.

(٣) مصطفى الزرقا، الفعل الضار والضمان فيه دراسة وصياغة قانونية مؤصلة على نصوص الشريعة الإسلامية وفقهها انطلاقاً من نصوص القانون المدني الأردني، ط١، دار القلم، دمشق، ١٩٨٨، ص ص٧١ - ٧٢. عدنان إبراهيم السرحان، "الفعل الضار غير المشروع (الإضرار) كأساس المسؤولية التقصيرية (الالتزام بالضمان) في القانون المدني الأردني"، مجلة المنارة، المجلد الأول، العدد الثاني، ١٩٩٧، ص١١٣.

بمجرد وجود الضرر[١]. وقد أشارت المذكرات الإيضاحية للقانون إلى هذا الرأي بالقول: "أما في الفقه الإسلامي فمسؤولية من يضر بغيره مسؤولية مالية لا تقوم على الخطأ بل على الضرر"[٢]. وقد تبنت محكمة التمييز في أحد قراراتها الرأي الأخير حيث قالت: "إن الضرر هو الأساس الذي يقوم عليه الضمان والذي يقدر بمقداره عند رفض المدين تنفيذ ما التزم به، عملاً بالمواد (٣٥٥) و(٣٦٠) و(٣٦٣) من القانون المدني"[٣].

ويعتقد الباحث أن الرأي الأخير الذي يرى تحقق المسؤولية المدنية بمجرد وقوع الضرر هو أكثر انسجاماً مع المسؤولية المدنية عن حوادث السيارت، لأنه إذا كان لا بد أن يكون الفعل الضار الذي ألحق ضرراً بالغير قد تم على نحو غير مشروع حتى تقوم المسؤولية المدنية، كما يرى أنصار الرأي الأول وذلك بغية استبعاد الحالات التي لا يسأل فيها فاعل الضرر لأن الفعل الضار قد جاء بناءً على جواز شرعي أو قانوني[٤]. فإنه لا يتصور من الناحية العملية أن يكون الضرر الناجم عن حادث معين جائزاً شرعاً أو قانوناً.

ويود الباحث أن يضيف أن عدم مساءلة قائد سيارة الإسعاف الذي يقود سيارة الإسعاف بسرعة عن الآلام التي يشعر بها المصاب من جراء القيادة بسرعة، لا يرجع إلى كون تلك الآلام هي جائزة شرعاً أو قانوناً؛ لأنها أمر لا بد منه لسرعة إسعاف المصاب بل إلى كون الآلام التي يشعر بها المصاب ليست ناتجة في الحقيقة عن القيادة بسرعة، وإنما ناتجة في الأصل عن إصابته، ويؤيد ذلك أن المصاب يظل يشعر بالألم حتى وإن كانت سيارة الإسعاف تسير ببطء. وفي بعض الأحيان لا يترتب على قيادة سيارة الإسعاف بسرعة زيادة شعور المصاب بالألم فحسب، وإنما

---

(١) محمد وحيد الدين سوار، الاتجاهات العامة في القانون المدني الأردني دراسة موازنة بالفقه الإسلامي والمدونات العربية، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٦، ص١٣٣.

(٢) المذكرات الإيضاحية، المرجع السابق، ج١، ص٢٧٩.

(٣) تمييز حقوق ٨٨/٣٥١ لسنة ١٩٩٠، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٠، ص ١٦١٢.

(٤) وذلك كما في حالة القاضي الذي يحكم على المجرمين بالعقوبات المختلفة، فإنه يتسبب بالإضرار بهم، ولكن هذا الضرر يعد أمراً مشروعاً لا يوجب المسؤولية لأنه يأتي في إطار طاعة ولي الأمر وتحقيق العدالة في المجتمع. وكذلك الأمر بالنسبة للطبيب الذي يجري عملية للمريض، فإنه يتسبب حتماً في حدوث آلام للمريض، ولكن هذه الآلام تعد أمراً مشروعاً لا يوجب المسؤولية، لأن الشعور بالألم بعد إجراء العملية أمر لا بد منه لعلاج المريض. عدنان السرحان، "الإضرار"، المرجع السابق، ص ١١٣. مصطفى الزرقا، الفعل الضار، المرجع السابق، ص٧١.

يترتب على ذلك تفاقم الإصابة التي يعاني منها المصاب، كأن يكون المصاب يعاني من كسر في الرقبة أو في العمود الفقري، وتم نقله في سيارة إسعاف دون أن يتم تثبيته بالشكل الملائم الذي توجبه القواعد الطبية، وفي الطريق وقعت سيارة الإسعاف في مطب أو قام قائد السيارة بالالتفاف بسرعة، فإن ذلك قد يؤدي إلى تفاقم إصابة المريض من مجرد كسر إلى إصابته بالشلل، وفي هذه الحالة ليس من العدالة القول بعدم قيام المسؤولية المدنية -كما يفترض الرأي الأول- لأن الفعل الضار لم يكن فعلاً غير مشروع. بل إن مبادئ العدالة توجب قيام المسؤولية المدنية في هذه الحالة كما يذهب الرأي الثاني. الأمر الذي يؤدي إلى القول بأن قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات -على وجه الخصوص- بمجرد وقوع الضرر هو أكثر رعاية لجانب المتضرر من حوادث السيارات، وأكثر انسجاماً مع مبادئ العدالة. وهكذا فإن مسؤولية قائد السيارة المدنية تقوم بمجرد ارتكابه لحادث السير وحدوث الضرر. ولكن متى يعد قائد السيارة مرتكباً لحادث سير؟

ذهب الفقه الوضعي إلى أن وجود حادث سير يتطلب توافر الشرطين الآتيين:

أولاً: وجود مركبة برية ذات محرك **ثانياً: الطريق العام**

الشرط الأول: وجود مركبة برية ذات (محرك)

إن مساهمة مركبة أرضية ذات (محرك)(١) في حادث من شأنها أن تجعله حادث سير، ولذلك فإن الحوادث التي ترتكبها السيارات والدراجات البخارية تعد حوادث سير، نظراً لكونها مركبات آلية ذات (محرك)(٢).

وقد اختلف الفقه الوضعي بشأن مدى انطباق شرط وجود مركبة أرضية ذات (محرك) على الآلات ذات (المحرك) التي تؤدي عملاً مثل: الجرار الزراعي أم آلة الحفر أم غيره وتبعاً لذلك

---

(١) اعتبرت محكمة التمييز الأردنية أن لفظ المركبة الأرضية ينصرف بموجب المادة الثانية من قانون السير رقم (١٤) لسنة ١٩٨٤ إلى: "كل وسيلة من وسائل النقل البري والجر أو الرفع أو الدفع ذات عجلات تسير بقوة آلية ولا تشمل وسائل النقل المعدة للسير على الخطوط الحديدية، وعليه فإن الصهريج يدخل في هذا المفهوم وينطبق عليه حكم المادة الخامسة من ذات القانون التي نصت على عدم جواز تسجيل أو ترخيص أو تجديد أية مركبة إلا بعد أن يقدم مالكها عقد تأمين إحدى شركات التأمين المسجلة في المملكة، وذلك لتغطية الأضرار التي تصيب الغير بسبب استعمال المركبة". تمييز حقوق ٩٢/١٢٠٨، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٣، ص١٩٦٧.

(٢) محسن عبد الحميد البيه، خطأ المضرور في مجال حوادث المرور، جامعة المنصورة، ١٩٩٨، ص٨٣.

اختلف الفقه بشأن مدى اعتبار الحوادث التي ترتكبها هذه الآلات حوادث سير. وفي هذا الشأن يميز الفقه الوضعي بين حالتين:

الحالة الأولى: الآلة التي تؤدي عملاً

إذا كانت الآلة ذات (المحرك) تؤدي عملاً في مكان محدد كحرث أرض أو جني محصول أو حفر مكان، وساهمت في وقوع الحادث كأن يسقط منها شيء يلحق ضرراً بالغير، فإن هذا الحادث ليس من شأنه -في نظر الفقه- أن يعد حادث سير باعتبار أن الآلة كانت تؤدي عملاً محدداً لا يعد السير (المرور) أساساً فيه[١]، ولم يلق هذا الرأي قبولاً من محكمة النقض الفرنسية التي اعتبرت أن الحادثة التي تتلخص وقائعها في تعطل مجرفة آلية أثناء أدائها لعملها في أحد الحقول، وفي أثناء رفعها بواسطة رافعة تحركت المجرفة فجأة وجرحت شخصاً كان موجوداً أمامها تعد حادثة مرور بقولها: "حيث أن محكمة الاستئناف تحققت أن المجرفة الآلية كانت ذات (محرك) مثل تلك الخاضعة للتأمين الإجباري للمركبات الأرضية ذات (المحرك) وأن الحادثة وقعت في حقل، وكانت بسبب القيام بعملية إصلاح المجرفة التي نشأت من عملية مرور، فيمكن استخلاص أنها قد حدثت في ظروف الاستبعاد المنصوص عليها في عقد تأمين الاستغلال"[٢].

الحالة الثانية: الآلة التي تشارك المركبات الأرضية ذات (المحرك) الطريق

إذا ارتكبت الآلات ذات (المحرك) حادثاً أثناء انتقالها على الطرق المخصصة للسيارات، فإن الفقه يعد هذا الحادث حادث سير، استناداً إلى أنه يجب معاملة الآلات ذات (المحرك) معاملة السيارات أثناء انتقالها على الطرق العامة، لا سيما وأنه يجب على قائد تلك الآلات أن يتقيد شأنه شأن قائد السيارة بتعليمات السير على الطرق، فضلاً على أنه ليس هناك ثمة فارق بين أن يكون حادث السير في الطريق العام قد حدث بفعل تدخل سيارة أم بفعل تدخل آلة ذات (محرك)، كجرار زراعي أم آلة حفر[٣].

---

(١) محسن عبد الحميد البيه، خطأ المضرور، المرجع السابق، ص٨٥.

(٢) نقض مدني فرنسي، ١٩٩١/١/١٥. أشار إليه: المرجع السابق، ص ص٨٥-٨٦.

(٣) محسن عبد الحميد البيه، خطأ المضرور، المرجع السابق، ص٩٠.

ومن جانبها رفضت محكمة التمييز الأردنية المساواة بين الآلة والسيارة، حيث جاء في أحد قراراتها: "**ولا تدخل لفظة (التراكتور والحصادات) في كلمة (السيارات) التي ينحصر مفهومها بسيارات الركاب والشحن وليس بالجرارات، التي هي عبارة عن مركبات مجهزة بجهاز ميكانيكي تسير بواسطته وتستعمل لجر الآلات الزراعية**"(١).

الشرط الثاني: الطريق العام

يتطلب الفقه الوضعي للقول بوجود حادث سير أن يكون هذا الحادث قد وقع في طريق عام، ومن هنا ثارت صعوبات بشأن مدى اعتبار الحوادث التي تحدث في بعض الطرق والأماكن الخاصة حوادث سير، وهذه الطرق والأماكن الخاصة هي:

أولاً: موقف انتظار السيارات

تعد الحوادث التي تحدث في موقف انتظار السيارات وتتدخل فيها سيارة حوادث سير سواء أكان الحادث حادثاً فردياً أم حادث تصادم. ولا يحول دون اعتبار الحادث الذي يحدث في موقف انتظار السيارات حادث سير، كون موقف الانتظار مملوك ملكية خاصة كالموقف الملحق بأحد المحلات التجارية أو المؤسسات العامة أو الخاصة(١).

ثانياً: الحقول الزراعية

يرى الفقه أن الحوادث التي ترتكبها الآلات الزراعية كالجرارات الزراعية لا تعد حوادث سير، فيما ترى محكمة النقض الفرنسية أنها تعد كذلك إذا كانت تلك الآلة في حالة حركة(٢).

ثالثاً: الأماكن الخاصة

ليس من شأن الحوادث التي تحدث في بعض الأماكن الخاصة كالكراج الملحق بالمنزل،

---

(١) تمييز حقوق ٦٥/٢٧١، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٦٥، ص٥٢٠. ويذكر أن قرار محكمة التمييز هذا قد صدر قبل صدور قانون السير رقم (١٤) لسنة ١٩٨٤، الذي أخضع المركبات الزراعية لأحكامه وفقا للمادة(٢/ب) والتي تنص على أنه: "ب- تخضع المركبات التالية أيضا لأحكام هذا القانون وفقا للصفات والمواصفات والاستعمالات الخاصة بها:

٣- المركبات الزراعية المركبة الآلية المصممة لتستخدم في الأعمال الزراعية".

(٢) محسن عبد الحميد البيه، خطأ المضرور، المرجع السابق، ص٨٩.

(٣) سبق الحديث عن ذلك، انظر سابقاً ص٦.

وكذلك الحوادث التي تحدث بين أشخاص تربطهم علاقات عمل، كالعامل يقود مركبة صغيرة داخل مصنع أو مخزن لنقل أشياء، أن تعد في نظر الفقه الوضعي حوادث سير، بل هي كما يرى ذلك الفقه حوادث عمل(١).

رابعاً: مضمار المنافسات الرياضية

لا يعتبر الفقه الوضعي الحوادث التي تحدث في أثناء المنافسات الرياضية كسباق السيارات وسباق الدراجات البخارية حوادث سير، سواء أكانت حوادث فردية أم حوادث تصادم وسواء أكان المتضرر أحد المتسابقين أم أحد المشاهدين(٢).

خامساً: الطرق الخاصة المفتوحة للمرور العام

تعد الحوادث التي تحدث في الطرق المفتوحة للمرور العام حوادث سير، حتى وإن كانت خاصة ببعض الجماعات مثل الطرق داخل المجمعات السكنية أو داخل الحرم الجامعي(٣). وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية عندما قررت وجوب فسح الطريق لكل سيارة قادمة إلى الطريق من منفذ ليس مطروق عادة للمرور، وتطبيق قاعدة الأولوية القادم من اليمين على النحو الذي يوجبه قانون المرور(٤).

سادساً: محطات خدمة السيارات

لا تعد محطات خدمة السيارات جزءاً من الطريق العام، وتبعاً لذلك فإن الحوادث التي تحدث في محيط هذه المحطات لا تعد حوادث سير، ولكن إذا لم يكن بالإمكان تحديد مكان الحادث بأن ثار جدل بشأن مكان وقوعه هل هو في محطة خدمة السيارات أم في الطريق العام، اعتبر الحادث حادث سير وقع في الطريق العام(٥).

بدورها تبنت محكمة التمييز الأردنية مفهوماً موسعاً لحادث السير حيث اعتبرت أنه: **"لا وجه للمجادلة بأن عقد التأمين يقتصر على حوادث السير التي تحدث على الطرق المخصصة للسير أو النقل، وإنما يشمل أي حادث ناجم عن استعمال المركبة كيفما كانت طريقة الاستعمال"(٦).**

---

(١) محسن عبد الحميد البيه، خطأ المضرور، المرجع السابق، ص٩٠.
(٢) المرجع السابق، ص٩٠.
(٣) المرجع السابق، ص٩٢.
(٤) نقد مدني فرنسي، صادر في ١٩٨٣/٧/٢. أشار إليه: المرجع السابق، ص٩٣.
(٥) المرجع السابق، ص٩٣.
(٦) تمييز حقوق ٩٢/١٢٠٨. سبقت الإشارة إليه.

وإذا تحققت شروط الحادث على النحو السابق بيانه، فإننا نكون أمام حادث سير يوجب مساءلة قائد السيارة الذي ارتكبه استناداً إلى مسؤوليته عن أفعاله الشخصية إما بصفته مباشراً للحادث وإما بصفته متسبباً فيه، وهذا ما تتولى هذه الدراسة بيانه في فصولها القادمة.

منهجية الدراسة

تتعدد المنهجيات المتبعة في هذه الدراسة، فتارة يعمد الباحث إلى استخدام المنهج الاستنباطي وذلك بالرجوع إلى أحكام الفقه الإسلامي التي وردت في كتب الفقه بشأن التنقل على الدواب، والقياس عليها للوقوف على حقيقة موقف الفقه الإسلامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وتارة أخرى يلجأ الباحث إلى المنهج المقارن بغية المقارنة بين موقف القانون المدني الأردني وموقف الفقه الإسلامي للتعرف على مدى التزام القانون المدني الأردني بأحكام الفقه الإسلامي في بخصوص المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وبالإضافة إلى ذلك، يعقد الباحث مقارنة بين موقف القانون المدني الأردني من جهة وبين موقف القانون المدني المصري وقانون (٥ يوليو لسنة ١٩٨٥) الفرنسي من جهة أخرى؛ لبيان مدى تأثر القانون المدني الأردني بالقانونين السابقين في مجال المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وذلك من خلال تحليل نصوص القوانين موضع البحث للتعرف على مواطن التشابه والاختلاف فيما بينها.

ويولي الباحث المنهج التطبيقي عناية خاصة، خصوصاً لدى الحديث عن موقف محكمة التمييز الأردنية، وذلك من خلال عرض قرارات المحكمة بشأن دعاوى المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وما يتصل بها، من أجل التعرف على مدى التزام محكمة التمييز بأحكام القانون المدني الأردني، فضلاً عن مقارنة موقف القضاء الأردني مع موقف القضاء المقارن بشأن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات. وقد حاول الباحث - قدر الإمكان الابتعاد عن الجدل النظري، والتركيز على محاولة استقصاء الحقيقة من خلال الرجوع إلى التطبيقات القضائية المتعددة.

دوافع الدراسة

تبرز أهمية هذه الدراسة من خلال عدة جوانب:

أولاً: أهمية موضوع المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات من الناحيتين النظرية والعلمية، وفي هذا المقام تكفي الإشارة إلى أن عدد حوادث السيارات في المملكة الأردنية الهاشمية ما بين الأعوام (١٩٧٥-١٩٩٨) بلغت (٤٤٨٦٦٣) حادثاً، نتج عنها(١٠٢٦٤) وفاة(٢٢٩٠٠٤) جرحى، وأن معدل الزيادة السنوية في عدد الحوادث ١٣%، وفي عدد الوفيات ٨%.(١)

ثانياً: قلة الدراسات التي تناولت مسؤولية المباشر والمتسبب عن حوادث السيارات.

ثالثاً: موقف القانون المدني الأردني الذي فضل اتباع النهج الفرنسي فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأشياء ومعالجتها من خلال اللجوء إلى فكرة: "حراسة الأشياء"، ولم يلتزم بالفقه الإسلامي الذي يقيم المسؤولية عن الضرر أياً كانت تلك المسؤولية سواء أكانت مسؤولية عن الأفعال الشخصية أم مسؤولية عن فعل الأشياء على أساس المباشرة والتسبب بالضرر. الأمر الذي يثير تساؤلاً هاماً حول جدوى لجوء القانون المدني الأردني إلى فكرة: "حراسة الأشياء" من الناحية القانونية في مجال المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على وجه الخصوص.

خطة الدراسة

تتكون هذه الدراسة من ثلاثة فصول:

يبحث الفصل الأول في مسؤولية قائد السيارة بصفته مباشراً للحادث، فيما يخصص الفصل الثاني للحديث مسؤولية قائد السيارة بصفته متسبباً بالحادث، أما الفصل الأخير فيبحث في الأحكام الخاصة باجتماع المباشر والمتسبب في مجال حوادث السيارات.

---

(١) مجلة طريق السلامة، العدد (٥٨)، الفصل الثالث، الأردن، ١٩٩٩، ص٤.

الفصل الأول

الفصل الأول

مسؤولية قائد السيارة على أساس مبدأ المباشرة

إن مسؤولية قائد السيارة عن الحوادث التي يرجع سببها إلى فعله الشخصي تعد مسؤولية عن أفعاله الشخصية. ولذلك فإن مسؤولية قائد السيارة عن تلك الحوادث تستند - على غرار الفقه الإسلامي - إلى مباشرة الحادث، باعتبار أن مباشرة الضرر هي أساس المسؤولية عن الأفعال الشخصية. وللمباشرة عدة تعريفات وردت في كتب الفقه الإسلامي. فقد عرفها الحنفية بأنها: "إيصال الآلة بمحل التلف(١)"، وعرفها الشافعية بأنها: " ما يؤثر في الهلاك ويحصله(٢)"، ويرى المالكية بأن المباشرة هي: "ما يقال عادة حصل الهلاك به من غير توسط(٣)"، وأما الحنابلة فقد أعطوا أمثلة للمباشرة دون أن يعرفوها: "كالجرح بماله نفوذ كسكين وشوكة(٤)"، وقد عرفت المادة (٨٨٨) من مجلة الأحكام العدلية المباشرة بأنها: "من يلي الأمر بنفسه(٥)". وقد عرفها بعض الفقهاء بأنها: "إتلاف الشيء بالذات من غير أن يتخلل بين فعل المباشر والتلف فعل آخر(٦)"، وعرفها جانب آخر من الفقه بأنها "إلحاق الضرر من غير واسطة بمحل التلف(٧)". أو هي: " كل فعل يؤدي إلى حدوث الضرر دون أن يتوسط بين الفعل والنتيجة فعل آخر(٨)".

ومن التعريفات السابقة يمكننا القول بأن المباشر هو الذي يحصل الأثر بفعله(٩)، وبعبارة أخرى هو الشخص الذي يكون فعله الذي باشره بنفسه قد أحدث الضرر، وكان له سبباً دون

---

(١) أبو بكر علاء الدين الكاساني، بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، ط١، ج٧، مطبعة الجمالية، مصر، ١٩١٠، ص١٦٥.

(٢) عبد الله حجازي بن إبراهيم الشافعي الشهير بالشرقاوي، حاشية الشرقاوي على تحفة الطلاب بشرح تحرير تنقيح اللباب، ج٤، مطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده، مصر، ١٩٤١، ص٣٦٠.

(٣) شهاب الدين القرافي، الفروق، ط١، ج٤، دار المعرفة، بيروت، ١٣٤٦هـ، ص٢٧.

(٤) موفق الدين عبد الله بن أحمد قدامة، المغني، ط١، ج٧، دار الفكر، بيروت، ١٤٠٥هـ، ص٦٢٤.

(٥) سليم رستم باز، شرح المجلة، ط٣، دار العلم للجميع، بيروت، ١٩٩٨هـ، ص٥٩.

(٦) عبد الرزاق السنهوري، مصادر الحق في الفقه الإسلامي دراسة مقارنة بالفقه الغربي، ط١، ج١، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ص ٤٤.

(٧) وهبة الزحيلي، الفقه الإسلامي وأدلته، ط٤،ج٦، دار الفكر، دمشق،١٩٩٧، ص٤٨٢٥.

(٨) مها يوسف خصاونة، " فعل المباشرة والتسبب في الإضرار غير المشروع في القانون المدني الأردني دراسة مقارنة "، رسالة ماجستير، جامعة آل البيت، ٢٠٠٠، ص١١.

(٩) مصطفى الزرقا، الفقه الإسلامي في ثوبه الجديد، ط٩، ج٢ المدخل الفقهي العام وهو يتضمن النظرية الكبرى الأساسية في مباني الأحكام الفقهية تعريفاً وتاريخاً وأصولاً، دار الفكر، ١٩٦٨، ص٤٤.

واسطة ودون أن يتدخل أمر بين الفعل والضرر(١).

ومن جانبها تعتبر محكمة التمييز المباشرة متحققة:"... **إذا انصب فعل الإتلاف على الشيء نفسه، ويقال لمن فعله فاعل مباشر...**"(٢).

ولما كانت السيارة تدخل ضمن مفهوم الآلة، فإنه ليس لها حركة إلا بتحريك صاحبها، فكان ما يحدث عنها من الضرر من قبيل الضرر المباشر(٣)، بمعنى أن مباشرة السيارة للحادث تعني أن قائدها هو مباشر الحادث(٤)، وهكذا فإن البحث في مسئولية قائد السيارة المباشر للحادث يتطلب البحث في تدخل السيارة الإيجابي للضرر. واستكمالاً للحديث عن مسؤولية قائد السيارة المباشر لابد من الإشارة إلى مسؤولية قائد السيارة المباشر من خلال مخالفة قواعد السير، ولذلك يقسم هذا الفصل إلى مبحثين حسب التفصيل الآتي:

المبحث الأول

تدخل السيارة الإيجابي في حوادث السيارات

قد يأتي تدخل السيارة في الحادث بصورة إيجابية مباشرة أم تسبباً، وهذا النوع من التدخل ليس مقتصراً على نوع معين من حوادث السيارات، حيث أنه من المتصور حدوثه في الحوادث الفردية وفي حوادث تصادم السيارات على السواء، لذا سيخصص الباحث المطلبين التاليين لبحث تدخل السيارة الإيجابي في الحوادث الفردية، وفي تصادم السيارات. وذلك حسب التفصيل الآتي:

المطلب الأول

تدخل السيارة الإيجابي في الحوادث الفردية

يتطلب الحديث عن تدخل السيارة بصورة إيجابية في الحوادث الفردية تحديد مبدأ مساءلة

---

(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية بين التقييد والإطلاق دراسة تحليلية للأنظمة القانونية المعاصرة اللاتينية الإسلامية الأنجلوأمريكية مع طرح فكرة التعدي كأساس عام للمسؤولية المدنية، دار النهضة العربية القاهرة، ١٩٨٠، ص٣٤٨.

(٢) تمييز حقوق ٩٠/٤٥٣، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩١، ص ٢٠٩٨.

(٣) المذكرات الإيضاحية، المرجع السابق، ج١، ص٣٢٥.

(٤) يذكر أن مالك السيارة قد يسأل عن الحادث الذي يباشر ارتكابه قائد السيارة.

قائد السيارة عن الحوادث الفردية بصفة عامة ثم بيان موقفي الفقه الإسلامي والقانوني المدني الأردني وذلك في الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: مبدأ مساءلة قائد السيارة عن الحوادث الفردية:

تتطلب مساءلة قائد السيارة باعتباره مباشراً لحادث معين[١]، توافر الشرطين الآتيين:

أولاً: تدخل السيارة الإيجابي في الحادث:

ويعد هذا الشرط ضرورياً لمساءلة قائد السيارة، بحيث أنه إذا لم تتدخل السيارة في الحادث لا يسأل قائدها باعتباره مباشراً للحادث[٢].

واشتراط أن يكون التدخل في الحادث إيجابياً يعني أن تكون السيارة هي السبب، بحيث يكون تدخلها إيجابياً فعالاً منتجاً للحادث. وما هذا الشرط إلا عبارة عن ضرورة توافر علاقة السببية بين السيارة والضرر.

ويترك للقضاء مسألة تقدير توافر هذه العلاقة، ورغبة منه في مراعاة جانب المتضرر يفترض القضاء في حالة تدخل السيارة في الحادث أن هذا التدخل إيجابي. لكن إذا كان تدخل السيارة في الحادث سلبياً بأن مرت السيارة - مثلاً - بصورة طبيعية بجانب أحد المارة في اللحظة التي تزامن فيها ارتطامه بعامود، فإن قائد هذه السيارة لا يعد مباشراً لعدم توافر علاقة السببية بين السيارة والضرر الذي حدث[٣].

ويشترط القضاء الأردني بدوره توافر علاقة السببية، فقد جاء في قرار لمحكمة التمييز ما يلي: **"إن قوام المسؤولية التقصيرية هو وجود خطأ من الفاعل وأن يرتبط الخطأ والضرر ارتباط السبب بالمسبب أو العلة بالمعلول، بمعنى أن يكون الضرر الذي وقع على المضرور نتيجة**

---

(١) لا تختلف شروط المباشرة باختلاف نوع الحادث، بمعنى أنه يستوي الأمر سواء أكنا بصدد حوادث فردية أم حوادث تصادم سيارات.

(٢) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات دراسة لضمان المباشر وضمان المؤمن وضمان الدولة لأذى النفس في القانون الكويتي مقارناً بالفقه الإسلامي، ط١، ذات السلاسل، الكويت، ١٩٨٥، ص٤٢.

(٣) بدر جاسم اليعقوب، "المسؤولية المدنية عن استعمال الأشياء الخطرة في القانون الكويتي"، رسالة دكتوراة، جامعة القاهرة، ١٩٧٧، ص ص٩٥-٩٦. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص ص٤١-٤٣.

للخطأ الذي صدر من المسؤول. وعليه فإذا كان الحادث الذي ألحق الضرر بسيارة المميز ناتجاً عن مخالفته لقواعد المرور، وأن خطأ المميز ضدها - البلدية - في تصميم وتنفيذ الجزيرة التي اصطدمت بها السيارة لم يكن مرتبطاً بالضرر الذي وقع، مما ينتفي معه مسؤوليتها عن الحادث[١]". وفي قرار مشابه قالت المحكمة: "إن كون فريقي الدعوى قد أدينا بجريمة مخالفة أحكام النقل على الطرق لا يستلزم اعتبارهما معاً مسؤولين بقيمة التعويض ما دام أن المخالفة التي أدينا بها لم تكن هي السبب في حدوث الاصطدام، ولا توجد أية رابطة سببية بين المخالفة ووقوع الضرر[٢]". وبناءً عليه يمكن القول أنه إذا لم تتوفر رابطة سببية بين السيارة والحادث، فلا يعد سائق السيارة مسؤولاً عن الضرر الناجم عنه.

وبدوره فإن القانون المدني المصري يشترط أن يكون تدخل السيارة إيجابياً فعالاً في الحادث وليس مجرد عامل أو مناسبة لحدوث الضرر. كما يشترط توافر علاقة السببية بين السيارة والضرر لكي تقوم مسؤولية حارس السيارة وفقاً لقواعد المسؤولية عن الأشياء، ويعد القضاء مجرد الاحتكاك بين السيارة المتحركة والمتضرر قرينة على توافر علاقة السببية[٣].

ولا يشترط قانون (٥ يوليو (تموز) لسنة ١٩٨٥) الفرنسي توافر علاقة السببية بين السيارة والضرر، لمساءلة حارس السيارة، حيث أنه يكفي تدخل السيارة بالحادث لقيام مسؤولية حارسها وبعبارة أخرى، فإن قانون (٥ يوليو لسنة ١٩٨٥) يعد تدخل السيارة في الحادث قرينة قاطعة لصالح المتضرر، بحيث يجوز للمتضرر الرجوع على حارس أي سيارة لاقتضاء حقه في التعويض، حتى وإن لم تكن تلك السيارة هي المتسببة في وقوع الضرر[٤].

وعلى خلاف موقف قانون (٥ يوليو لسنة ١٩٨٥) لا تزال محاكم الموضوع الفرنسية

---

(١) تمييز حقوق ٩٠/٣٠٥ لسنة ١٩٩١ نقلاً عن: محمد خلاد، الاجتهاد القضائي، المرجع السابق، ج٣، ص١٠٥١.

(٢) تمييز حقوق ٧٩/١٥٧، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٧٩، ص ١٤٩٤، ولعل ما ذهبت إليه محكمة التمييز الأردنية – على غرار موقف محكمة النقض المصرية – من إقامة المسؤولية التقصيرية على الخطأ يخالف ما يقرره القانون المدني الأردني من أن هذه المسؤولية تقوم على "الإضرار" وليس على الخطأ.

(٣) محمد منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٠، ص ص٣٧-٣٩.

(٤) المرجع السابق، ص٣٢.

تشترط توافر علاقة السببية بين السيارة والحادث لإمكانية مساءلة حارسها ومن ذلك رفض محكمة الموضوع طلب التعويض المقدم ضد قائد الحافلة من زوجة سائق السيارة الذي اصطدمت سيارته بالفاصل القائم بين شطري الطريق السريع، مما أدى إلى انقلاب السيارة واندفاع السائق إلى خارجها، فاحتكت به الحافلة وجرته إلى مسافة طويلة، رفضت محكمة الموضوع طلب التعويض نظراً لصعوبة التعرف على ما إذا كان المتضرر لا يزال حياً عند احتكاك جسده بالحافلة، فنقضت محكمة النقض الحكم السابق لبحثه مسألة توافر علاقة السببية بين فعل السيارة والوفاة، في الوقت الذي كان ينبغي فيه الاكتفاء بتدخل السيارة في الحادث(١).

ثانياً: تدخل السيارة المباشر في الحادث:

وبمقتضى هذا الشرط يجب أن يكون تدخل السيارة في الحادث هو الذي جلب الضرر، بمعنى أنه لم يفصل بين السيارة والضرر الذي نتج عن الحادث فعل آخر مستقل عن السيارة تدخل في إحداث الضرر، بحيث لا يمكن معه القول إن السيارة هي التي باشرت الضرر، وفي هذه الحالة الأخيرة فإن السيارة لا تعد مباشرة للضرر بل يقف دورها عند مجرد التسبب(٢). وتطبيقاً للشرط السابق يعد قائد السيارة مباشراً للضرر حيث كان المجني عليه يلهو أسفلها فاصطدم بمقدمتها وسقط على الأرض لحظة تحرك السيارة، فمرت إطاراتها الخلفية على جسد المجني عليه مما أودى بحياته(٣). وعلى غرار ذلك إذا لم يشاهد قائد السيارة الطفل الذي اندفع من جانب الطريق رغبة منه في اللحاق بزملائه، فصدمه بالإطار الخلفي للسيارة، فإنه - أي قائد السيارة - يعد مباشراً للضرر الذي لحق بالمجني عليه وأدى إلى وفاته(٤). وإذا تصادف أن سقوط المجني عليه من السيارة التي

---

(١) نقض مدني فرنسي، صدر في ١٩٨٦/١١/٢٦. نقلاً عن: محمد منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص٣٣.

(٢) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص ص٤٥-٤٦.

(٣) راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٤٩، على قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية الذي اعتبر قائد السيارة متسبباً وليس مباشراً للحادث كما ورد بالمتن، على أساس أنه "قد توسط فعل آخر بين فعل قائد السيارة وبين الضرر الذي وقع وهو اصطدام المجني عليه أثناء لهوه تحت السيارة بمقدمتها وسقوطه نتيجة لذلك، فمرت السيارة على جسده عند تحركها". قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (٨٧) لسنة ١٩٧٧ تجاري، صدر في ١٩٧٨/١٢/٦. نقلاً عن: المرجع السابق، ص ص٤٩-٥٠.

(٤) راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٥٥ على قرار المحكمة الكلية الكويتية الذي اعتبر -على خلاف ما ورد بالمتن- قائد السيارة متسبباً بالضرر وليس مباشراً له. قرار-

كانت تلك قد حدث في اللحظة التي مرت بها السيارة التي صدمته، فإن ذلك يجعل قائد السيارة مباشراً للحادث الذي أودى بحياة المجني عليه، ولا يحول دون ذلك كون قائد السيارة كان يسير بسيارته سيراً عادياً.[١] وكذلك الأمر إذا كان قائد السيارة يقود سيارته بما يتفق وأحكام القانون وعلى الرغم من ذلك صدم المجني عليه، فإن ذلك يجعل منه مباشراً للضرر، ولا يحول دون ذلك أن يكون المجني عليه قد اندفع فجأة دون تبصر إلى الطريق بصورة أدت إلى صدمه من جانب السيارة صدمة ترجع في الأصل إلى حركة السيارة التي أثرت في التلف، وجلبت بذاتها الضرر دون واسطة وكانت علة له[٢].

الفرع الثاني: الحوادث الفردية طبقاً للفقه الإسلامي و القانون المدني الأردني

يقتضي بيان موقف الفقه الإسلامي و القانون المدني الأردني البحث في المسألتين الآتيتين:

أولاً: إطلاق مسؤولية المباشر:

جاء ضمان المباشر في القانون المدني الأردني مطلقاً، فلم يقيد ضمان المباشر بأية قيود، ولعل هذا الموقف يثير مسألة مدى التزام المباشر بالضمان إذا لم يكن متعسفاً باستعمال حقه.

وبالرجوع إلى أحكام الفقه الإسلامي مصدر القانون المدني نجد أن آراء الفقهاء المسلمين قد تعددت بشأن مدى التزام الإنسان بالتعويض إذا كان يتصرف ضمن حدود حقه، وهذه الآراء هي:

<u>الرأي الأول:</u> استند أبو حنيفة والشافعي والظاهرية إلى قاعدة: "الجواز الشرعي ينافي الضمان" للقول بأن للإنسان مطلق الحرية في التصرف بحقه ضمن حدوده الشرعية دون أن ترد عليه أية قيود في ذلك، فلا ضمان على الإنسان الذي يستعمل حقه حتى ولو أدى استعماله لحقه إلى إلحاق الضرر بغيره، لأن الجواز الشرعي ينافي الضمان،[٣] ولا شك أن هذا الرأي ينطوي على مخالفة واضحة لحديث الرسول الكريم - صلى الله عليه وسلم-:"لا يؤمن أحدكم حتى يحب لأخيه ما يحب

- المحكمة الكلية الكويتية، تجاري كلي، رقم (٣٥٢٥) لسنة ١٩٧٥، صدر في ١٩٧٦/٣/٢٠. أشار إليه: المرجع السابق، ص٥٥ وكذلك بدر جاسم اليعقوب، "المسؤولية عن استعمال الأشياء"، المرجع السابق، ص١٣٢.

(١) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (٤٣) لسنة ١٩٧٦ تجاري، صدر في ١٩٧٧/٢/٢٣. أشار إليه: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، <u>الملتزم بتعويض الضرر</u>، المرجع السابق، ص٥٨.

(٢) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (٥٩) لسنة ١٩٧٥ تجاري، صدر في ١٩٧٧/٥/١١. أشار إليه: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، <u>الملتزم بتعويض الضرر</u>،المرجع السابق، ص٦١.

(٣) فخر الدين عثمان بن علي الزيلعي، <u>تبيين الحقائق شرح كنز الدقائق</u>، ط١، ج٤، المطبعة الأميرية، بولاق، ١٣١٤هـ، ص١٩٦. أبو محمد بن غانم بن محمد البغدادي، <u>مجمع الضمانات في مذهب الإمام الأعظم أبي حنيفة النعمان</u>، ط١، المطبعة الخيرية، مصر، ١٣٠٨هـ، ص١٥٢. أبو عبد الله محمد بن إدريس الشافعي،-

لنفسه(١)».

الرأي الثاني: يذهب أبو يوسف ومحمد بن الحسن صاحبا أبي حنيفة والمالكية - في قول عندهم - إلى القول بأن للإنسان التصرف في حقه بشرط ألا ينشأ عن ذلك ضرر فاحش يلحق بالغير، فليس ثمة حاجة للنظر إلى النية التي يخفيها صاحب الحق من قصد الإضرار بالغير من عدمه، وإنما ينظر إلى النتيجة المترتبة على الاستعمال، فإن كانت النتيجة مضرة ضرراً فاحشاً بغيره، فالتصرف ممنوع حتى وإن كانت نية صاحب الحق حسنة، أما إذا لم يترتب على التصرف ضرر فاحش فإن تصرف صاحب الحق مسموح،(١) استناداً لقول الرسول- صلى الله عليه وسلم-: "لا ضرر ولا ضرار(٢)".

الرأي الثالث: وهو رأي أحمد والمالكية - في القول الراجح عندهم - والذي بموجبه يقيد استعمال الإنسان لحقه بضرورة ألا يؤدي إلى ضرر للغير، فإن أدى استعمال الإنسان لحقه إلى ضرر للغير كان ضامناً، وينظر في ذلك إلى نية صاحب الحق، فإذا لم يقصد صاحب الحق سوى

- الأم، ط٢، دار المعرفة، بيروت، ١٩٩٣هـ، ص٢٢٢. أبو محمد علي بن أحمد بن حزم، المحلى، تحقيق لجنة إحياء التراث العربي، ج٨، دار الآفاق الجديدة، بيروت، بدون سنة طبع، ص ص٢٤١-٢٤٢.

(١) أبو عوانة يعقوب بن إسحاق الأسفرانيني، مسند أبي عوانة ١، تحقيق أيمن بن عارف الدمشقي، ط١، ج١، دار المعرفة، بيروت، ١٩٩٨، ص٤١. أبو عيسى محمد بن عيسى الترمذي، سنن الترمذي وهو الجامع الصحيح، تحقيق أحمد محمد شاكر وآخرون، ج٤، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ص٦٦٧. أبو محمد عبد الله بن عبد الرحمن الدارمي، سنن الدارمي، تحقيق فواز أحمد زمرلي وخالد السبع العلمي، ط٢، ج٢، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٤٠٧هـ، ص٣٩٧. أبو عبد الرحمن أحمد بن شعيب النسائي، السنن الكبرى، تحقيق عبد الغفار البنداري وسيد كسروي حسن، ط١، ج٦، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩١، ص٥٣٤.

(٢) محمد بن أحمد الدسوقي، حاشية الدسوقي على الشرح الكبير للدردير، ج٣، دار الكتب العربية، بدون سنة طبع، ص٣٧. وهبة الزحيلي، نظرية الضمان أو أحكام المسؤولية المدنية والجنائية في الفقه الإسلامي دراسة مقارنة، ط١، دار الفكر، دمشق، ص٢٥٦. الزيلعي، تبيين الحقائق، المرجع السابق، ج٤، ص١٩٦. أبو الحسن علي بن عبد السلام التسولي، البهجة في شرح التحفة، ط٢، ج٢، دار المعرفة، بيروت، ١٩٧٧، ص٣٣٥. أحمد بن محمد بن جزي، القوانين الفقهية، مطبعة النهضة، فاس، ١٩٥٣، ص٣٧٠.

(٣) أبو عبد الله محمد بن عبد الله الحاكم النيسابوري، المستدرك على الصحيحين، تحقيق مصطفى عبد القادر عطا، ط١، ج٢، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٠، ص٦٦. أبو الحسن علي بن عمر الدار قطني، سنن الدار قطني، تحقيق السيد عبد الله هاشم يماني المدني، ج٤، دار المعرفة، بيروت، ١٩٦٦، ص٢٢٧. أبو بكر أحمد بن الحسين البيهقي، سنن البيهقي الكبرى، تحقيق محمد عبد القادر عطا، ج٦، دار الباز، مكة المكرمة،-

الإضرار بالغير يكون تصرفه ممنوعاً دون اعتبار لكون الضرر فاحشاً أو غير فاحش،(١) كما هو حال أنصار الرأي الثاني.

وبهذا الرأي أخذت محكمة التمييز حيث اعتبرت: "**أن للمالك أن يتصرف بملكه كيفما يشاء ما لم يكن تصرفه مضراً بالغير**"(٢) هكذا يمكن القول بأن نص المادة (٢٥٧) من القانون المدني الأردني والتي تنص على أنه: "١- يكون الإضرار بالمباشرة والتسبب. ٢- فإن كان بالمباشرة لزم الضمان ولا شرط له..." يمتد ليشمل ضمان المباشر للأضرار التي تلحق الغير حتى وإن كان المباشر يتصرف ضمن ملكه، حيث أنه لا يشترط صدور تعسف من جانب المباشر حتى تقوم مسؤوليته لأنه يسأل في كل الأحوال، سواء أكان متعسفاً باستخدام حقه أم لا.

ثانياً: مسؤولية مباشر الحادث في القضاء الأردني

لم يشترط القضاء الأردني التزاماً منه بأحكام المادة (٢٥٧) من القانون المدني الأردني أي شرط لضمان المباشر، حيث اعتبرت محكمة التمييز ضمان المباشر مطلقاً، وذلك بقولها: "**إن الإضرار إن كان بالمباشرة لزم الضمان ولا شرط له عملاً بأحكام المادة (٢٥٧)**"(٣)، وقد عبرت المحكمة عن ذات المعنى بقولها: "**.. والمباشرة علة مستقلة وسبب للإضرار بذاته ولا يجوز إسقاط حكمها بداعي عدم التعمد أو عدم التعدي ...**"(٤) وقد طبقت محكمة التمييز ذلك على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات حيث جاء في أحد قراراتها: "**إن صدم السيارة (التريلا) وهي بكامل حمولتها أثناء دخولها المحطة بالإنشاءات المقامة بها نتيجة لخطأ السائق الذي أدى إلى إلحاق أضرار بليغة بالإنشاءات، مما اضطر المدعية إلى هدم الإنشاءات الظاهرة والمخفية من أجل إعادة البناء، مما استدعى توقف أعمال المحطة بصورة نهائية ولمدة أربعة أشهر، ملزم**

- ١٩٩٤، ص٦٩. أبو عبد الله محمد بن يزيد القزويني، سنن ابن ماجة، تحقيق محمد فؤاد عبد الباقي، ج٢، دار الفكر، بيروت، ص٧٨٤.

(١) زين الدين أبو الفرج عبد الرحمن بن شهاب الحنبلي البغدادي، جامع العلوم والحكم في شرح خمسين حديثاً من جوامع الكلم، ط٣، مطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده، ١٩٦٢، ص٢٦٧. التسولي، البهجة، المرجع السابق، ج٢، ص٣٩٩. أبو الوفاء برهان الدين إبراهيم بن علي بن فرحون اليعمري، تبصرة الحكام في أصول الأقضية ومناهج الأحكام، ج٢، المطبعة البهية، مصر، ١٣٠٢هـ، ص٢٦٠.

(٢) تمييز حقوق ٨٥/٣١٥، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٦، ص١٢١.

(٣) تمييز حقوق ٨٩/٩٨٨، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٠، ص٢٢٣٨.

(٤) تمييز حقوق ٩٠/٤٥٣، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٦، ص٢٠٨٩.

لشركة التأمين بضمان الأضرار التي أحدثتها السيارة المؤمنة لديها، لأن المباشر ضامن وإن لم يتعمد"[١].

المطلب الثاني

تدخل السيارة الإيجابي في تصادم السيارات

كثيرة هي حوادث تصادم السيارات التي تحدث يومياً، تاركة وراءها العديد من الضحايا وتزايد أعداد ضحايا حوادث التصادم يثير بلا شك ضرورة معالجة هذه الظاهرة بتحديد المسؤول عنها، وهذا هو موضوع المطلب الثاني الذي يبحث في تحديد المسؤول عن حوادث تصادم السيارات وذلك من خلال فرعين، يبحث أحدهما مسألة التصادم في الفقه الإسلامي فيما يخصص الآخر لبحث تصادم السيارات طبقاً للقانون المدني الأردني.

الفرع الأول: التصادم طبقاً للفقه الإسلامي

يقتضي الحديث عن موقف الفقه الإسلامي بشأن حوادث التصادم التفرقة بين حالتين:

أولاً: إذا كان سبب الحادث مجهولاً

لقد انقسم الفقهاء المسلمون بشأن التصادم الذي يقع بين سيارتين[٢] إلى رأيين:

الرأي الأول: يرى أنه تجب على قائد كل سيارة نصف دية الآخر، باعتبار أنهما استويا في الاصطدام، وكل منهما مات بفعل نفسه وفعل غيره، فسقطت نصف ديته[٣] وقد تبنى القانون المدني المصري الرأي السابق، حيث نصت المادة (١٦٩) منه على أنه: "إذا تعدد المسؤولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في التعويض".

---

(١) تمييز حقوق ٩٢/٨٨٢، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٣، ص١٩٣٨.

(٢) لم يعرف الفقهاء المسلمون السيارات باعتبارها وسائل نقل، وإنما عرفوا الدواب والسفن وما ينطبق عليها ينطبق على السيارات باعتبارها جميعاً وسائل نقل.

(٣) مصطفى الزرقا، الفعل الضار، المرجع السابق. ص١١٧. أبو عبد الله جمال الدين بن يوسف الحنفي الزيلعي، نصب الراية لأحاديث الهداية، تحقيق محمد يوسف البنوري، ج٤، دار الحديث، مصر، ١٣٥٧هـ، ص٣٨٦. إبراهيم بن علي بن يوسف الشيرازي، المهذب في فقه الإمام الشافعي، ج٢، دار الفكر، بيروت، بدون سنة طبع، ص١٤٩. أبو عبد الله محمد بن إدريس الشافعي، الأم، المرجع السابق، ص٨٥. محمد الخطيب الشربيني، مغني المحتاج إلى معرفة معاني ألفاظ المنهاج، ج٤، دار الفكر، بيروت، بدون سنة طبع، ص٨٩. أبو يحيى زكريا محمد الأنصاري، منهج الطلاب، دار المعرفة، بيروت، بدون سنة طبع، ص١٢٠.

وعملاً بالنص أعلاه، فإن القضاء إذا كان بصدد حادث تصادم سيارتين ولم يتمكن من تحديد جسامة الخطأ الذي ارتكبه قائد كل سيارة، فإنه يفترض التكافؤ في الخطأ الصادر من كليهما، ويجري توزيع التعويض على الطرفين بالتساوي، وعليه فإذا وقع حادث تصادم بين سيارتين، وأصاب السيارة الأولى ضرر قدر بمبلغ خمسين جنيهاً، وأصاب السيارة الثانية ضرر قدر بعشرين جنيهاً ولم يتمكن القاضي من تحديد جسامة كل خطأ، في هذه الحالة يكون القائد الثاني مسؤولاً تجاه القائد الأول بمبلغ خمسة وعشرين جنيهاً، أما الضرر الذي أصاب السيارة الثانية والمقدر بعشرين جنيهاً فإنه يقسم أيضاً بالتساوي بين الطرفين، فيكون القائد الأول مسؤولاً تجاه القائد الثاني بمبلغ عشرة جنيهات، وبعد إجراء المقاصة يدفع القائد الثاني للأول خمسة عشر جنيهاً،[1] وقد جاء في أحد قرارات محكمة النقض المصرية: "الأصل أن الضرر المترتب على فعل مضمون ومهدر يسقط فيه ما يقابل ويعتبر ما يقابل المضمون فينبغي إذن أن يستنزل من التعويض ما يقابل الفعل الذي ساهم به المضرور في الضرر ويعتبر الفعل الذي وقع من الغير[2]"، وفي قرار مشابه قالت المحكمة ذاتها: "الأصل أن كل فعل خاطئ نشأ عنه ضرر للغير يوجب مسؤولية فاعله عن تعويض ذلك الضرر. فالمسؤولية واجبة ابتداء لكنها قد تخف أو تتضاءل بنسبة خطأ المجني عليه ومبلغ اشتراكه مع الجاني في إحداث الضرر (الخطأ المشترك). وقد تجب مسؤولية المجني عليه مسؤولية الجاني متى تبين من ظروف الحادثة أن خطأ المجني عليه كان فاحشاً إلى درجة يتلاشى بجانبها خطأ الجاني ولا يكاد يذكر، كأن يكون المجني عليه تعمد الإضرار بنفسه فانتهز فرصة خطأ الجاني واتخذه وسيلة لتنفيذ ما تعمده من إيقاع الضرر بنفسه، وتلك هي الحالة الوحيدة التي يصح أن يرفض فيها طلب التعويض.

وكل واقعة تعد بين طرفين تتضمن بطبيعتها واقعتين بالنسبة لكل متضارب، واقعة يكون فيها جانياً على غيره، والأخرى يكون مجنياً عليه فيها من هذا الغير، فمن يطلب التعويض منهما تطبق على طلبه قواعد المسؤولية المدنية، ويقدر التعويض بحسب جسامة خطأ غريمه الناشئ عنه الضرر، مع مراعاة مبلغ اشتراكه هو في إحداث الضرر لنفسه أو تسببه فيه، ثم يقضى له

---

(١) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، ج١، ص ص٨٨٩-٨٩٥.

(٢) نقض مصري، رقم (٨٠) لسنة ٨ق جلسة ١٩٣٩/١/٢٦. نقلاً عن: عبد العزيز سليم، قضايا التعويضات، ط٢، مصر، ١٩٩٦، ص٧٥.

بالتعويض الذي يستحقه أو برفض طلبه متى كان خصمه قد طلب أيضاً تعويضاً، وعلى المحكمة بعد البحث على الطريقة المتقدمة أن تعوض خصمه بما يعادل تعويضه وإن وجدت أنه يربو على تعويضه فتوقع المقاصة بين التعويضين وتقضي لخصمه بالزائد، وكل ما تجريه المحكمة في ذلك يجب بيانه في الحكم ..."[1].

وقد تبنت محكمة التمييز الأردنية الحل ذاته حيث قررت أنه: "**إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كان كل منهم مسؤولاً بنسبة نصيبه فيه، وللمحكمة أن تقضي بالتساوي أو بالتضامن والتكافل فيما بينهم عملاً بالمادة (٢٦٥) من القانون المدني، وعليه وبما أنه قد ثبت من الحكم الجزائي الصلحي القطعي مسؤولية السائقين عن حادث التصادم فيكون كل من السائقين مسؤولاً عن إلحاق الضرر، بالسيارة المؤمنة لدى الشركة المميز ضدها (شركة التأمين) باعتبارهما مباشرين للضرر وبالتالي فالحكم على المميزين سائق السيارة ومالكها بنصف نفقات السيارة المتضررة من جراء الحادث متفقاً وأحكام القانون**"[2] وفي قرار مشابه قالت المحكمة انه: "**إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كان كل منهم مسؤولاً بنسبة نصيبه، وللمحكمة أن تقضي بالتساوي أو بالتضامن أو بالتكافل فيما بينهم عملاً بالمادة (٢٦٥) من القانون المدني، وعليه وبما أن كلاً من السائقين – المميز والمميز ضده – مسؤولان عن إلحاق الضرر بسيارة المميز ضده باعتبارهما مباشرين للضرر عملاً بالمادة (٢/٢٥٧) من القانون المدني – وبالتالي تكون المادة الواجبة التطبيق في هذه الحالة هي المادة (٢٦٥) وليست المادة (٢٦٤) من القانون المدني كما ذهبت**

---

(١) نقض مصري بتاريخ ١٩٣٢/١١/٢٨، المحاماه، السنة ١٣، العدد٧، ص ٨١٥ حكم ٤٠١. أشار إليه: عبد العزيز سليم، قضايا التعويضات، المرجع السابق، ص ص٦٩-٧٠. وقد سارت محكمة النقض السورية بذات الاتجاه حيث جاء في أحد قراراتها "إن المسؤولية الجزائية الناجمة عن تصادم سيارتين توجب التقاص بالمسؤولية المدنية كل على نسبة تقصيره". نقض جنحي سوري (٢٩٨)، صدر من الهيئة العامة بتاريخ ١٩٥٠/٥/١٤. نقلاً عن: صبحي سلوم، المسؤولية الجزائية والمدنية في حوادث السير، ط١، سوريا، ١٩٨٤، ص٣٦١. وقد أكدت ذات المحكمة ما ذهبت إليه بقولها "... ومن حيث أنه يترتب على القاضي من أجل إحسان تطبيق القانون عند تقدير التعويض وفقاً لظروف الحادث أن يأخذ بعين الاعتبار خطأ المضرور وأن يوزع المسؤولية المدنية بين الفريقين بنسبة الخطأ الذي اقترفه كل منهما قياساً على الحق الممنوح له في المادة (٢١٧) من القانون المدني...". نقض سوري رقم (٧٨)، صدر بتاريخ ١٩٥٤/٢/٢٣ نقلاً عن: المرجع السابق، ص٣٦٣.

(٢) تمييز حقوق ٩٤/٨١٦، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٥، ص ٢٠٩٧.

محكمة الاستئناف".[1] وفي قرار آخر قالت المحكمة: "أن الحكم بقسمة بدل الضرر الذي أصاب سيارة المدعي فيما بين المدعي والمدعى عليه، لأن المدعي والمدعى عليه قد اشتركا بفعلهما في إحداث الضرر يكون متفقاً وأحكام القانون"[2].

الرأي الثاني: يرى جانب آخر من الفقهاء المسلمين أنه إذا لم يعرف سبب التصادم، فإنه يجب على كل قائد سيارة جميع دية الآخر، باعتبار أن قائد كل سيارة مات بصدمة القائد الآخر ولم يفعل القائد المصدوم شيئاً سوى الاقتراب من مكان الجناية[3].

ولعل العمل بمقتضى الرأي الأخير ينطوي على رعاية أكبر لمصلحة المتضررين من حوادث السيارات، حيث يتم - وفق هذا الرأي- تعويض كامل الضرر الذي حدث لكلا الطرفين، دون أن يخشى من إرهاق أحد الطرفين باعتبار أن شركات التأمين هي التي تتحمل عبء التعويض في النهاية، وهي مليئة لا يخشى من تضررها، فإذا كان يمكن ضمان تعويض كامل الضرر الذي حدث لكلا الطرفين دون إرهاق أي طرف، فلا يبقى ثمة ما يحول - حسب اعتقاد الباحث - دون اعتماد هذا الرأي.

ويتفق الرأي الأخير مع ما يجري عليه العمل في القضاء الفرنسي،[4] الذي يعتبر قائد كل سيارة مسؤولاً عن الأضرار التي تقع للقائد الآخر إذا كان الأمر يتعلق بحادث تصادم سيارتين غير معروف سببه، فيكون من حق كل طرف الحصول على تعويض كامل لكل الأضرار التي لحقته بسبب الحادث من الطرف الآخر، وقد طبق القضاء ذلك في أكثر من حادث تصادم، كتصادم

---

(١) تمييز حقوق ٤١٩/٨٥، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٦، ص ١٦٠٠ .

(٢) تمييز حقوق ٤١٩/٨٥، نقلاً عن: محمد خلاد، الاجتهاد القضائي، المرجع السابق، ج٣، ص١٠٥٨.

(٣) مصطفى الزرقا، الفعل الضار، المرجع السابق، ص١١٧. الزيلعي، نصب الراية، المرجع السابق، ج٤، ص٣٨٦. علي بن أبي بكر بن عبد الجليل المرغيناني، بداية المبتدئ في فقه الإمام أبي حنيفة، تحقيق حامد إبراهيم كرسون ومحمد عبد الوهاب بحيري، ط١، مطبعة محمد علي صبيح، القاهرة، ١٣٥٥هـ، ص٢٥٠. أبو عبد الله محمد بن يوسف بن أبي القاسم العبدري، التاج والإكليل لمختصر خليل، ط٢، ج٦، دار الفكر، بيروت، ١٣٩٨هـ، ص٢٤٣. مالك بن أنس، المدونة الكبرى، ج١٦، دار صادر، بيروت، بدون سنة طبع، ص٤٤٦. أبو محمد عبد الله بن قدامة، الكافي في فقه الإمام أحمد بن حنبل، تحقيق زهير الشاويش، ط٥، ج٤، المكتب الإسلامي، بيروت، ١٩٨٨، ص٦٥.

(٤) محمد منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص١٧١.

شاحنتين[١]، وتصادم سيارتين في ظروف غامضة دون ترك آثار فرامل مع تناقض أقوال الشهود حول كيفية وقوع الحادث[١].

- **ثانياً: إذا عرف سبب الحادث**

- فإنه وفقاً لأحكام الفقه الإسلامي، فإن المسؤولية عن الحادث تثقل كاهل المباشر الذي تكون مسؤوليته عن الحادث كاملة، إذا ثبت أن فعله هو السبب المباشر في إحداثه لأن: "**المباشرة علة مستقلة وسبب للإضرار بذاته**"[٢] فيتحمل تبعاً لذلك قائد السيارة المباشر للضرر عبء تعويض هذا الضرر.

وإذا ثبت في القانون المدني المصري مسؤولية قائد السيارة الكاملة عن حادث تصادم سيارتين، فإنه يلتزم بتعويض قائد السيارة الأخرى عما حل به من أضرار. وإذا كان الحادث ناتجاً عن خطأ مشترك من قائدي السيارتين، فإن قائد كل سيارة يلتزم بتعويض القائد الآخر مع إنقاص التعويض بقدر ما ينسب إليه من خطأ[٤]. وفي هذا الاتجاه سارت محكمة التمييز الأردنية حيث قررت ما يلي: "**إذا نشأ حادث الصدم عن خطأ مشترك من سائقي الباص والشاحنة بحيث يتحمل سائق الباص (٣٠%) ويتحمل سائق الشاحنة (٧٠%) من الخطأ، فيستحق لصاحب الباص(٧٠%) من مجموع المستحق من بدل نقص القيمة وبدل تعطيل الباص الثابت في تقدير الكشف**"[٥].

ويفرق قانون (٥ يوليو لسنة ١٩٨٥) الفرنسي بين حالتين إذا عرف سبب الحادث:

الحالة الأولى: إذا ارتكب قائد أحدى السيارتين أو كلتاهما خطأ عادياً، وقام الدليل على ذلك الخطأ، في هذه الحالة يتم إنقاص التعويض المستحق لقائد السيارة المتضرر بحسب نسبة مقدار الخطأ المنسوب إليه، بعبارة أخرى إن الخطأ العادي من شأنه أن يؤدي إلى خفض التعويض الذي يستحقه المتضرر المخطئ، طبقاً للقواعد العامة التي تنص على تقسيم المسؤولية بين قائدي السيارتين بنسبة

---

(١) نقض فرنسي صدر في ١٩٩٨/٦/٦. أشار إليه: المرجع السابق، ص١٧١.

(٢) نقض فرنسي صدر في ١٩٨٧/١٢/٢. أشار إليه: المرجع السابق، ص١٧١.

(٣) تمييز حقوق ٩٠/٤٥٣ سبقت الإشارة إليه وكذلك المذكرات الإيضاحية، المرجع السابق، ج١، ص٢٨٢.

(٤) محمد منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص١٨١.

(٥) تمييز حقوق ٨٧/٢٠٨، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٠، ص١٢٥.

خطأ كل منهما[١]، مثل أن يدخل السائق القادم من طريق فرعي إلى الطريـق الرئيسـي بصـورة مفاجئة وبدون تبصر[٢].

- الحالة الثانية: إذا ارتكب قائد أحد السيارتين خطأ غير مغتفر[٣]، وكان هو السبب الوحيد للحـادث، فإنه يعد مسؤولاً مسؤولية كاملة عن تعويض قائد السيارة الثانية عن كل الضرر الذي أصابه، كمـا أن القائد الأول يفقد حقه في التعويض لارتكابه خطأ غير مغتفر[٤].

وهكذا فإن تحديد المسؤول عن حادث معين تترتب عليه نتيجة قانونيـة، تتمثـل بالتزامـه بالتعويض عن الأضرار كافة التي حدثت نتيجة الحادث. وقد يختلط الأمر في كثير من الأحيان فـي مسألة تحديد المسؤول عن حادث معين، ولحل هذه الصعوبة يمكن اللجوء إلـى معيـار "السـيارة الصادمة"[٥]، لتحديد السيارة مباشرة الضرر في تصادم السيارات. بمعنى أن السيارة الصادمة هـي التي تعد مباشرة للضرر دون السيارة التي تلقت الصدمة[٦]. وبناءً عليه إذا وقع التصادم بسبب إقدام قائد السيارة الأولى على قيادتها بسرعة وعدم التهدئة عند التقاطع وانحرافه جهة اليسار، الأمر الذي أدى إلى اصطدامه بالسيارة الثانية، والتي كان قائدها وقت وقوع التصادم يلتزم الوضع المرعي فـي السير في الجانب الأيمن من الطريق، ولم يقع منه أي فعل أثر في التلف وجلب الضرر بذاتـه دون واسطة وكان علة له، في الوقت الذي كان فيه قائد السيارة الأولى هو من صـدم السـيارة الثانيـة، لذلك يعد مباشراً للضرر[٧]. كذلك يعد مباشراً للضرر قائد السيارة التي قادها بسرعة بالغة في اتجـاه

---

(١) محمد منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص١٧٢.

(٢) نقض فرنسي، صدر في ١٩٨٨/١١/٧. أشار إليه: المرجع السابق، ص١٧٢.

(٣) عرفت محكمة النقض الفرنسية الخطأ غير المغتفر بقولها: (أن الخطأ غير المغتفر طبقاً لقانون ٥ يوليو ١٩٨٥ هو الخطأ الإرادي الذي يشكل درجة استثنائية من الخطورة ويعرض صاحبه دون مبرر معقول لخطر يتعيـن عليه إدراكه) نقض مدني فرنسي، صدر في ١٩٨٧/٧/٢٠. نقلاً عن: المرجع السابق، ص٢٥٧.

(٤) المرجع السابق، ص١٧٢.

(٥) ذكر الفقهاء المسلمون أنه إذا سار راكب على دابته ولحقه آخر على دابته وصدمه من الخلف فماتت الدابتـان أو أحدهما فالضمان على اللاحق. سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات في الفقـه الإسـلامي، ط١، مطبعـة السعادة، القاهرة، ١٩٨٥، ص٥٤٤. وهذا يدل على أن الفقهاء المسلمين عرفوا فكرة معيار "السيارة الصادمـة" قياساً على وسائل النقل التي كانت معروفة لديهم.

(٦) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص ص٤٦-٤٧.

(٧) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (٥٢) لسنة ١٩٧٩ تجاري، صدر فـي ١٩٨٠/٢/٦. أشار إليه: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٧٠.

مضاد لاتجاه سيارتين أخرتين، كانتا تلتزمان بيمين الطريق باتجاههما الصحيح، فانحرف بسيارته تجاه السيارتين فاصطدم بهما على التوالي الأمر الذي أودى بحياته. والسبب في اعتبار قائد السيارة الأولى مباشراً يكمن في أن الفعل الذي أودى بحياته كان من فعله، فهو من قام بفعل الاصطدام(١). وكذلك الأمر يعد مباشراً قائد السيارة الذي جاء مندفعاً بسيارته غير ملتفت إلى الطريق بسبب انشغاله بالحديث مع راكب آخر، فاصطدم بسيارة نقل كانت معطلة على جانب الطريق، على الرغم من أن قائد السيارة الأخيرة قد وضع علامات من الحجارة ومثلثاً عاكساً خلفها، وترك مصابيح إضاءتها المتقطعة تعمل، فإن المجني عليه يعد مباشراً للضرر لأن التصادم هو من فعله وحده(٢)، ويحدث عملياً أن يكون الشخص مباشراً للضرر الذي أصابه، مثل قائد السيارة الذي يندفع بسيارته بسرعة كبيرة فتنقلب أو تصطدم بعامود. وهكذا فليس ثمة تعارض بين كون الشخص متضرراً من الحادث وكونه مباشراً له، ويؤيد ذلك اعتبار قائد السيارة المتضرر الذي أقدم على قيادة سيارته بسرعة كبيرة باتجاه مضاد لسيارتين أخرتين كانتا تلتزمان يمين الطريق باتجاههما الصحيح مباشراً للضرر الذي أصابه نتيجة انحرافه واصطدامه بهما مما أدى إلى وفاته(٣).

وقد تبنى القضاء الأردني معيار "السيارة الصادمة"، ويدل على ذلك ما ذهبت إليه محكمة التمييز حين قررت أنه: "**إذا كان المدعى عليه هو الذي باشر فعل الصدم، فيكون مباشراً وهو ضامن كما تقضي بذلك المادتان (٩٢، ٩١٢) من المجلة**"(٤). وأكدت المحكمة ما ذهبت إليه بقولها: "**يعتبر سائق السيارة الصادمة ضامناً لنقص قيمة السيارة المصدومة بوصفه هو المباشر لإيقاع الضرر، عملاً بالمادة (٩٢) من المجلة التي كانت نافذة المفعول حين وقوع الحادث**"(٥). وإذا كان قائد السيارة الشاحنة قد قام بقيادة سيارته بسرعة، فصدم السيارة التي كانت متوقفة على يمين

---

(١) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (١١٦) لسنة ١٩٨٠ تجاري، صدر في ١٩٨١/٣/١٨. أشار إليه: المرجع السابق، ص٧١.

(٢) قرار محكمة الاستئناف الكويتية، رقم (٨٣) لسنة ١٩٨١ تجاري/ ٢، صدر في ١٩٨١/٢/١٤. أشار إليه: المرجع السابق، ص٨١.

(٣) قرار محكمة الاستئناف الكويتية، رقم (٨٣) لسنة ١٩٨١ تجاري/٢، صدر في ١٩٨١/٢/١٤. أشار إليه: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص٨٠.

(٤) تمييز حقوق ٧٤/٣٥٠، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٧٥، ص٩٦٦.

(٥) تمييز حقوق، ٨٠/٨٠، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٠، ص١٤١٠.

الطريق صدمة أودت بحياة قائدها، فإن قائد السيارة الشاحنة يسأل بصفته مباشراً للحادث عن تعويض الضرر الذي لحق بالسيارة الثانية وقائدها.[1]

الفرع الثاني: تصادم السيارات طبقاً للقانون المدني الأردني

إن الحديث عن المسؤولية المدنية عن حوادث تصادم السيارات يتطلب من الباحث المهتم بهذا المجال ضرورة التفرقة بين نوعين من حوادث تصادم السيارات، لا سيما وأن المشرع الأردني قد عمد فيما يتعلق بالمسؤولية عن فعل الأشياء إلى تبني قواعد الحراسة تأثراً منه بالفقه الوضعي، الأمر الذي ترتب عليه أن قائد السيارة يسأل عن أفعاله الشخصية استناداً إلى المادة (٢٥٧) من القانون المدني الأردني، إذا كان سبب حادث التصادم يرجع إلى فعله الشخصي، ويسأل - أي قائد السيارة - باعتباره حارساً استناداً إلى المادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني إذا كان سبب الحادث يعود إلى فعل السيارة[2]. وإذا كانت مسؤولية قائد السيارة عن أفعاله الشخصية ليست موضع خلاف، فإن الأمر ليس كذلك بالنسبة لمسؤولية قائد السيارة باعتباره حارساً للسيارة، ذلك أنه قد ثار جدل بين الفقه والقضاء بالنسبة لأساس مسؤولية حارس السيارة في المادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني، فبينما تقيم محكمة التمييز مسؤولية حارس السيارة على أساس الخطأ المفترض من جانبه بقولها: "**تنص المادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني على أن (كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية يكون ضامناً لما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، إلا ما لا يمكن التحرز منه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة) يستفاد من نص المادة (٢٩١) من القانون المدني أن تحقق المسؤولية يستلزم توفر شرطين: أن يتولى شخص حراسة شيء تقتضي حراسته عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية من جهة، ومن جهة أخرى أن يقع الضرر بفعل الشيء ويعتبر شيئاً بالمعنى المقصود بالمادة المشار إليها الآلات الميكانيكية بصورة مطلقة، إذ لم يشترط القانون في الآلات الميكانيكية أن تتطلب حراستها عناية خاصة كما اشترط في غيرها؛ لأن هذه الآلات تتحرك بمحرك ذاتي فاقتضى القانون لذلك أن حراستها تتطلب عناية خاصة. وعليه فإن مسؤولية الحارس في هذه**

---

(١) تمييز حقوق ٩٠/٤٥٣، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩١، ص٢٠٨٩.

(٢) ما ينطبق على حوادث تصادم السيارات ينطبق على الحوادث الفردية.

الحالة تقوم على خطأ مفترض في جانب الحارس، فإذا ألحقت الآلة ضرراً بالغير كان المفروض أن زمام هذا الشيء قد أفلت من يد الحارس وهذا عين الخطأ"[١].

يذهب الفقه إلى إقامة مسؤولية حارس السيارة على أساس المباشرة ويميز الفقه - بحق - بالنسبة للمادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني بين الأشياء التي تقوم على فعلها مسؤولية الحارس، فهناك أشياء لا يسيطر عليها حارسها سيطرة مباشرة ومادية، وإن كانت تبقى له سلطة الإشراف والرقابة والتوجيه، فإذا صعق شخص بتيار كهربائي، لا بد لقيام مسؤولية شركة الكهرباء، باعتبارها حارسة للتمديدات والأسلاك الكهربائية إثبات أنها قد تعدت أو قصرت في الصيانة والرقابة على تلك التجهيزات ومنع إضرارها بالغير، وهناك من الأشياء - وهذا ما يهمنا - ما يخضع لسيطرة حارسه المباشرة والكاملة عليه، بحيث لا يعدو أن يكون آلة صماء لا تتحرك إلا بفعل حارسها الذي اتخذها وسيلة للضرر، وهذا ينطبق على السيارة أثناء قيادتها من جانب قائدها، فهي إن سببت ضرراً للغير كان الضرر من قبيل المباشرة وقامت المسؤولية في كل حال دون حاجة لاشتراط صدور تعدٍ (خطأ) أو تقصير من حارس السيارة.[٢]

ولعل من شأن الأخذ برأي الفقه - كما يعتقد الباحث - تحقيق الانسجام بين المادة (٢٥٧) من جهة وبين المادة (٢٩١) من جهة أخرى، حيث يمسي أساس مسؤولية قائد السيارة عن أفعاله الشخصية هو ذاته أساس مسؤوليته عن فعل السيارة باعتباره حارساً للسيارة، ففي كلتا الحالتين تقوم المسؤولية على المباشرة، بالإضافة إلى أن إقامة مسؤولية حارس السيارة على أساس الخطأ المفترض بموجب المادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني، يتعارض مع ما ورد في المذكرات الإيضاحية للقانون المدني الأردني بشأن ذات المادة حيث جاء: "واستناداً إلى أن ما يحدث من هذه الأشياء والآلات من ضرر يضاف إلى من هي تحت تصرفه فضلاً عن قاعدة "الغرم بالغنم" ونحوها صيغت هذه المادة، دون الالتجاء إلى فكرة الخطأ المفروض التي بنى عليها القانون المدني

---

(١) تمييز حقوق ٨٦/٦٣٦ لسنة ١٩٨٩، سبقت الإشارة إليه.

(٢) عدنان السرحان ونوري خاطر، شرح القانون المدني الأردني مصادر الحقوق الشخصية (الالتزامات) دراسة مقارنة، الأردن، ١٩٩٧، ص٥٤٤. محمد أحمد شريف، مصادر الالتزام في القانون المدني دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩، ص ص٢٥٣-٢٥٤. محمد وحيد الدين سوار، الاتجاهات العامة، المرجع السابق، ص١٣٥. المذكرات الإيضاحية، المرجع السابق، ج١، ص٣٢٦.

المصري والسوري والمشروع الأردني المسؤولية في هذه الحالة"[١]. وأخيراً فإن إقامة مسؤولية حارس السيارة الفعلي على أساس مباشرة الضرر ينسجم والمفهوم الصحيح للسيطرة الفعلية على السيارة[٢].

المبحث الثاني

مسؤولية قائد السيارة من خلال مخالفة قواعد السير

لا تقتصر مسؤولية قائد السيارة على مباشرته لحادث معين، بل تمتد لتشمل الحالات التي يخالف فيها قواعد قانون السير، ذلك القانون الذي وضعه المشرع الأردني إدراكاً منه لأهمية تنظيم عملية قيادة السيارات، ورغبة منه في الحد من المخاطر الناجمة عن استعمالها، وحفاظاً على حياة أفراد المجتمع، ووصولاً لتلك الغاية فقد ذكر المشرع الأردني في قانون السير الأردني عدداً من الأعمال التي يجب القيام بها أو الامتناع عنها، بالإضافة إلى الواجب العام الذي يفرض على حارس السيارة الامتناع عن تعريض حياة الآخرين للخطر.

وعليه فإن مسؤولية قائد السيارة إذا خالف قواعد السير تقوم في حالتين سيتم الحديث عنهما في المطلبين الآتيين:

المطلب الأول

مسؤولية قائد السيارة من خلال الامتناع عن عمل

إذا لم يكن تحقق المباشرة عن طريق الفعل الإيجابي موضع شك لدى الفقهاء المسلمين، فإن الأمر ليس كذلك بالنسبة لتحقق المباشرة عن طريق الفعل السلبي أو ما يعرف "بالامتناع".

ويخصص الباحث هذا المطلب للبحث في مدى إمكانية تحقق المباشرة عن طريق الامتناع من خلال فرعين هما:-

الفرع الأول: أساس مسؤولية الممتنع

أثارت مساءلة الممتنع جدلاً واسعاً سواء على صعيد الفقه الإسلامي أم على صعيد القانون الوضعي، وفيما يلي نعرض لمسؤولية الممتنع في كليهما:

---

(١) المذكرات الإيضاحية، المرجع السابق، ج١، ص٣٢٦.

(٢) انظر لاحقاً ص١٣٨ .

أولاً: مسؤولية الممتنع في الفقه الإسلامي

أثارت مسؤولية الممتنع جدلاً واسعاً بين الفقهاء المسلمين، تمثل في انقسامهم إلى رأيين:

الرأي الأول: ذهب الحنفية إلى عدم تحقق المباشرة في حالة الامتناع، وذلك لأن المباشرة تتطلب بالضرورة وجود فعل إيجابي، على أساس أن الإتلاف وهو علة التضمين لا يتحقق إلا بإحداث ما يترتب عليه التلف وهو الفعل الإيجابي، حيث أن الضمان لا يقوم على الشخص أبداً دون فعله.(١)

ويؤيد رأي الحنفية السابق جانب من الفقه الحديث بالقول: "أما إذا لم يكن الفعل حسياً بأن كان فعلاً نفسياً كالكف يتسبب عنه تلف مال لآخر فلا ضمان بسببه، فإذا رأى إنسان مالاً لآخر معرضاً للتلف بنار مثلاً وكان في قدرته إنقاذه ولم يفعل فتلف فلا ضمان عليه لعدم المباشرة، وذلك لأن المباشرة إنما تتحقق إذا كان هناك اتصال بين الفعل الضار ومحل الضرر، كما في اتصال آلة الإتلاف بالمال المتلف وذلك إنما يتصور بالفعل الحسي"(٢).

الرأي الثاني: ذهب أنصاره من المالكية إلى مساءلة الممتنع بصفته مباشراً، لأنه ليس هناك ما يحول دون تحقق المباشرة عن طريق الفعل السلبي أو ما يعرف بالامتناع، فليس صحيحاً القول بأن وجود فعل إيجابي هو شرط لقيام المباشرة، حيث أن المباشرة قد تتحقق بالامتناع، ما دام هذا الامتناع سيؤدي حتماً إلى إيقاع الضرر حسب المجرى العادي للأمور(٣).

---

(١) السيد محمد السيد عمران، "الاعتراف بالحراسة لعديم التمييز وانعكاسه على المسؤولية المدنية" في المجموعة العلمية للأبحاث القانونية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٩، ص٥٧. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص٣٠٥. بدر جاسم اليعقوب، "المسؤولية عن استعمال الأشياء"، المرجع السابق، ص٨٩. الكاساني، بدائع الصنائع، المرجع السابق، ج٦، ص٢١٧. محمد شريف أحمد، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص٢١١ ما ورد بالمتن يتعلق بالأضرار التي تقع على الأموال، أما إذا كان الضرر قد وقع على الأشخاص فإن فقهاء الحنفية يوجبون الإنقاذ في هذه الحاله بشرط أن لا يؤذي الشخص الذي يقوم بعملية الإنقاذ نفسه، بمعنى أن لا يقع بالتهلكة. أبو بكر محمد بن أبي سهل السرخسي، المبسوط، ج٢٤، دار المعرفة، بيروت، ١٤٠٦ هـ، ص١٤٣. علاء الدين الكاساني، بدائع الصنائع، المرجع السابق، ج١، ص٤٧.

(٢) علي الخفيف، الضمان في الفقه الإسلامي في المؤلفات الكاملة للشيخ علي الخفيف، القسم الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٩٧، ص٤٠.

(٣) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص٣٠٦. بدر جاسم اليعقوب، المسؤولية عن استعمال الأشياء، المرجع السابق، ص٩١. السيد محمد السيد عمران، "الاعتراف بالحراسة"، المرجع السابق، ص٥٧. محمد أحمد شريف، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص٢١١، يستوي الأمر عند فقهاء المالكية سواء أكان الضرر واقعاً على الأموال أم على الأشخاص.

ويؤيد جانب من الفقه الحديث[١] هذا الرأي: "على اعتبار أن الضرر يعتبر أيضاً أنـــه قـد حصل عن طريق المباشرة أو في الأقل عن طريق ما يرتفع إلى مستوى المباشرة، حتى لو توســط بينه وبين المباشرة فعل آخر، إذا كان هذا الفعل المتوسط نتيجة لازمة لفعل المباشر، بمعنـــى أنـــه يترتب هنا عليه ضرورة وفقاً لمجرى العادة، فالفعل الثاني هنا يعتبر امتـداداً للفعـل الأول، وكــأن الفعلين هما فعل واحد وليس اثنين".

وعلى رغم ما ينطوي عليه رأي المالكية من تعارض مع طبيعة المباشـــرة التـي تفـترض بالضرورة وجود فعل إيجابي، وإلا أصبحنا أمام تسبب بالضرر وليس مباشرة له، فليـس صحيحـاً القول بأن المباشرة تتحقق عن طريق الامتناع لأن مثل هذا القول ينطوي على الخلط بين المباشـــرة باعتبارها طريقة في إحداث الفعل من جهة، وبين توافر علاقة السببية بين الامتناع والنتيجة الضـارة من جهة أخرى[٢]. وعلى رغم من ذلك تبنت محكمة التمييز الأردنية رأي المالكية حيـث اعتـبرت أن: ".. كل فعل أو عدم الفعل يلحق بالغير ضرراً يستوجب التعويض.."[٣]. ويتعلق هـــذا القـرار بالأموال.

ثانياً: مسؤولية الممتنع في القانون الوضعي

أثارت قاعدة " حرية الفرد" في أن يمتنع عن القيام بأي عمل لم يفــرض عليــه أي واجـب قانوني القيام به جدلاً واسعاً بين فقهاء القانون، حيث دافع أنصار المذهب الفردي فيما مضـــى عـن حرية الفرد في أن يمتنع عن أي عمل، واعتبروا ذلك أدنى مراتب الحريـــة التـي تفـرض عليــها المذاهب الاشتراكية القيود المختلفة، ورفض أنصار المذهب الفردي التسليم بأن الامتناع عن عمـــل معين يعد خطأ إلا في حالات نادرة.

وقد برر أنصار المذهب الفردي رأيهم بالقول: إن المبدأ في القانون الجنائي هو: "لا جريمة

(١) هذا رأي الدكتور عبد الفتاح عبد الباقي أشار إليه: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المســؤولية المدنيــة، المرجـع السابق، هامش ص٣٠٦.

(٢) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص٣٠٧. السيد محمد السيد عمران، "الاعتراف بالحراسة"، المرجع السابق، ص ص٥٧-٥٨.

(٣) تمييز حقوق ٩٤/١١٩٦، صادر من الهيئة العامة، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٥، ص١٣٧٦.

ولا عقوبة دون نص"[1]. الأمر الذي أدى إلى الحكم بالبراءة في بعض القضايا الشهيرة التي ارتكبت فيها جرائم معينة عن طريق الامتناع.

لذلك ذهب بعض الفقه إلى القول بأن الواجبات القانونية التي يمكن أن يشكل الامتناع المخالف لها خطأ مدنياً، هي الواجبات التي يأمر بها نص قانوني دون ما عداها.[2]

ولا يخلو رأي أنصار المذهب الفردي من النقد للأسباب الآتية:

أولاً: إن المادة (١٣٨٢) من القانون المدني الفرنسي والتي تلزم من ارتكب خطأ سبب ضرراً للغير بتعويض هذا الضرر، تحول دون تطبيق مبدأ لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص على المسؤولية المدنية.

ثانياً: ليس ثمة مجال للتفرقة بين الخطأ الإيجابي والخطأ السلبي، لأن الخطأ الإيجابي لا ينحصر في مخالفة النصوص القانونية، بل يتحقق بمخالفة أي واجب قانوني ولو كان غير منصوص عليه، ما دام يمكن تعيين هذا الواجب ومداه بالاستناد إلى معيار الرجل العادي، الأمر

---

(١) تنص المادة (٣) من قانون العقوبات الأردني رقم (١٦) لسنة ١٩٦٠ على أنه لا يقضى بأية عقوبة لم ينص القانون عليها حين اقتراف الجريمة ...".

(٢) سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات، ط٥، المجلد الثاني في الفعل الضار والمسؤولية المدنية القسم الأول في الأحكام العامة، القاهرة، ١٩٩٢، ص ص٢٧٥-٢٧٦، وقد ذكر قانون العقوبات الأردني عدداً من الجرائم التي ترتكب عن طريق الامتناع ومن ذلك جريمة الامتناع عن رعاية الأبناء التي نصت عليها المادة (٢٨٩) بقولها:"كل من ترك ولداً دون السنتين من عمره دون سبب مشروع أو معقول بصورة تؤدي إلى تعريض حياته للخطر، أو على وجه يحتمل أن يسبب ضرراً مستديماً لصحته يعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات" وكذلك المادة (٢٩٠) بقولها " يعاقب بالحبس من شهر إلى سنة كل من :

١- كان والداً أو ولياً أو وصياً لولد صغير لا يستطيع إعالة نفسه أو كان معهوداً إليه شرعاً أمر المحافظة عليه أو العناية به، ورفض أو أهمل تزويده بالطعام والكساء والفراش والضروريات الأخرى مع استطاعته القيام به، مسبباً بعمله هذا الإضرار بصحته.

٢- كان والداً أو ولياً أو وصياً لولد لم يتم الثانية عشرة من عمره، أو كان معهوداً إليه شرعاً المحافظة عليه والعناية به وتخلى عنه قصداً أو بدون سبب مشروع أو معقول - مع أنه قادر على إعالته- وتركه دون وسيلة لأعالته". وبالإضافة لما سبق، فإن الامتناع يعد بحد ذاته جريمة يعاقب عليها القانون ويؤيد ذلك المادة (٤٧٤) من قانون العقوبات الأردني حيث تنص على أنه "يعاقب بالحبس حتى شهر واحد وبالغرامة حتى خمسة دنانير كل شخص سواء أكان من أصحاب المهن أو من أهل الفن أم لا، يمتنع بدون عذر عن إغاثة أو إجراء عمل أو خدمة عند حصول حادث أو غرق أو فيضان أو حريق أو أية غائلة أخرى، أو عند قطع الطريق أو السلب أو الجرم المشهود أو الاستنجاد أو عند تنفيذ الأحكام القضائية".

الذي يؤدي إلى اعتبار الامتناع خطأ مدنياً كلما كان مخالفاً لواجب قانوني يمكن تعيينه بموجب المعيار السابق ولو لم يرد عليه نص قانوني.[١]

وقد كان لانتشار المبادئ الاشتراكية وأفكار التضامن الاجتماعي أثرها في التوسع في الواجبات القانونية الإيجابية، ورأى الفقه والقضاء أن لا مجال لقصر الامتناع والمسؤولية الناشئة عنه على الحالات التي يكون فيها الامتناع مخالفاً نصاً قانونياً فحسب، لذلك وسع الفقه والقضاء من دائرتيهما، بحيث أصبحا يشملان الحالات التي يكون فيها الامتناع متعمداً بقصد الإضرار بالغير، من دون وجود مصلحة خاصة للممتنع، وذلك استناداً إلى نظرية إساءة استعمال الحق، على اعتبار أن الممتنع في هذه الحالة يعد متعسفاً في استعمال حقه في الامتناع، وبالإضافة إلى ذلك اعتبر جانب من الفقه أن الامتناع عن بعض أعمال المجاملة، أو رفض القيام بعمل جرت به عادة الشخص يعد خطأ قانونياً، إذا كان من شأن هذا الامتناع أو الرفض أن يتضمن إهانة للغير، أو إثارة الشكوك حوله، كما لو منعت إدارة أحد الأندية سيارات أحد الفنادق التي تحمل رواده من الدخول إلى فناء النادي، في الوقت الذي سمحت فيه بدخول سيارات سائر الفنادق[٢].

وقد اعتبرت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر في ٢٤ ديسمبر ١٩٢٤، أن الامتناع لا يوجب المساءلة المدنية إلا إذا كان يوجد على عاتق الممتنع التزام يوجب عليه القيام بالعمل الذي امتنع عنه، وقد اكتفت المحكمة بوجود التزام بالقيام بعمل معين ولم تشترط أن يكون هذا الالتزام التزاماً قانونياً، الأمر الذي قد يسمح بالتوسع في خطأ الامتناع، بحيث يشمل الامتناع عما تقضي به قواعد الأخلاق. وفي ٢٨ أكتوبر ١٩٣٥ صرحت المحكمة ذاتها بأن الامتناع لا يعد خطأ ولا يخول الحق في التعويض إذا كان العمل الذي جرى الامتناع عنه ليس محل التزام مدني، وتقصد المحكمة بذلك أن يكون العمل الذي جرى الامتناع عنه محل واجب قانوني، سواء أكان هذا الواجب منصوصاً عليه، أم كان من الواجبات العامة التي تقابل الحقوق المقررة، والتي يعين القاضي مداها بناءً على الظروف الخاصة بكل حالة على انفراد، وقد استقر الفقه والقضاء على ذلك.[٣]

---

(١) سليمان مرقس، الوافي، المرجع السابق، ص٢٧٤.
(٢) المرجع السابق، ص ص٢٧٥-٢٧٦.
(٣) نقلاً عن: المرجع السابق، ص ص٢٧٦-٢٧٧.

الفرع الثاني: قيام مسؤولية الممتنع عن عمل في حوادث السيارات

لا يقتصر خطأ قائد السيارة على مخالفة القواعد والالتزامات التي ينص عليها قانون السير، بل يشمل أيضاً كل إهمال أو عدم تبصر منه أثناء قيادته لسيارته أدى إلى ضرر أصاب الغير.[1] وفي هذا المعنى تقرر محكمة التمييز الأردنية "أن الخطأ هو إخلال بالتزام قانوني. والالتزام القانوني الذي يعتبر الإخلال به خطأ هو بذل العناية والتبصر في السلوك الواجب حتى لا يضر بالغير فإذا انحرف الشخص عن المألوف في سلوك الشخص العادي كان هذا الانحراف خطأ يستوجب المسؤولية التقصيرية، وبناء على ذلك فإن عدم تبصر السائق والجهل بما ينبغي معرفته (باستعماله لضوابط السيارة أثناء سوقه للسيارة ليلاً في جو ماطر وطريق منزلقة، والتي تقضي أن لا يلجأ إلى استعمال الضوابط في مثل هذا الظرف؛ لأن استعمالها يؤدي إلى الإخلال في توازن السيارة وانحرافها بالشكل الذي أدى إلى حادث الاصطدام) يترتب عليه التعويض الناشئ عن الخطأ المسبب لوقوع الحادث، وبالتالي فإن قرار محكمة الاستئناف القاضي بانتفاء المسؤولية التقصيرية عنه وما يترتب على ذلك من انتفاء مسؤولية شركة التأمين المؤمنة على سيارته خاطئ ويستوجب النقض".[2] وهكذا فإن مسؤولية قائد السيارة تتحقق إذا كان سلوكه ينطوي على انحراف لا يقره القانون سواء أكان سلوكه عملاً مادياً أم عملاً سلبياً، وقد تتحقق مسؤولية قائد السيارة باعتباره مباشراً لحادث معين بسبب امتناعه عن القيام بعمل معين، فإذا كان قائد السيارة الأولى تحرك إثر إضاءة النور الأخضر، وفي وسط التقاطع تحرك قائد السيارة الثانية على الرغم من أن إشارة المرور لم تكن تسمح له بالسير، فصدم السيارة الأولى نتيجة خطئه ومخالفته إشارة المرور، لذلك تكون السيارة الثانية هي الصادمة، فتعد - تبعاً لذلك- مباشرة للضرر[3]. فقائد السيارة الثانية يعد مباشراً للحادث على الرغم من كونه امتنع عن التقيد بإشارة المرور على النحو الذي توجبه الفقرة (أ) من المادة (٦٦) من قانون السير الأردني رقم (١٤) لسنة ١٩٨٤ بقولها: "أ- يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن سبعة أيام ولا تزيد على ثلاثة أشهر أو بغرامة لا تقل عن (٥٠)

---

(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، "أوجه الرجوع على مباشر الضرر الناجم عن حوادث السيارات وفقاً للقانون الكويتي"، مجلة إدارة الفتوى والتشريع، العدد الرابع، الكويت، ١٩٨٤، ص١١٧.

(٢) تمييز حقوق ٨٧/٥٧٤، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٠، ص١٦١٨.

(٣) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (١٥) لسنة ١٩٧٩ مدني، صدر في ١٩٨٠/٤/٣٠. أشار إليه: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص ص٧٠-٧١.

ديناراً ولا تزيد على مائتي دينار أو بكلتا العقوبتين، كل من ارتكب أياً من المخالفات التاليـــة: ٧- عدم التقيد بإشارات المرور الضوئية أثناء سوقه المركبة".

ويعد الامتناع هنا امتناعاً ملابساً، بمعنى أن امتناع الشخص قد لابس قيامه بنشـــاط إيجـابي معين، بحيث يدخل ذلك الامتناع ضمن نشاط متصل يرتبط فيه النشاط بالفعل، ويتحقق ذلك عندمـــا لا يتخذ الشخص الاحتياطات اللازمة لمنع ما يمكن أن ينتج عن نشاطه الإيجابي من أحداث، ســواء أكانت هذه الاحتياطات يجب القيام بها قبل الإقدام على النشاط الإيجابي، أم في أثناء القيام بـــــه، أو بعد الانتهاء منه.(١)

ويعد قائد السيارة إذا امتنع عن القيام بعمل معين مرتكباً لخطأ سلبي وفقاً للقـــانون المدنـــي المصري، ويقصد بالخطأ السلبي مخالفة الفاعل للواجب القانوني الذي يلزمه بالقيام بعمـــل معيـــن، فيمتنع عن العمل به متخذاً بذلك موقفاً سلبياً(٢) . أي أن الخطأ السلبي هـــو الـــذي يـــأخذ الامتنـــاع والترك، ولا يتحقق هذا الخطأ السلبي إلا حيث يدل الامتناع أو الترك على عدم احتيـــاط، ويؤخـــذ بعين الاعتبار الظروف التي أحاطت بالشخص وقت وقوع الامتناع أو الترك، والعـــادات والتقـــاليد التي تسود البيئة التي يعمل فيها الشخص، وأحكام القانون السائدة في ذلك الوقت(٣).

وقد تتحقق مسؤولية قائد السيارة إذا امتنع عن عمل يجب القيام به، وهو ما يعرف بالخطـــأ السلبي في الحالات الآتية:

أولاً: الإهمال

يعرف الإهمال بأنه: "سلوك غير مكترث ينطوي على تقصير وقعود عن واجب بذل العنايـــة المعتادة، لا يصدر عن شخص فطن يـــقدر الواجـــب ويزن العواقب"(٤). أو هو: "الإخلال بواجب

---

(١) جلال علي العدوي، أصول الالتزامات مصادر الالتزام، منشأة المعـــارف، الإســـكندرية، ١٩٩٧، ص، ٣٥١، ويذكر أن عدم القيام بالاحتياطات المطلوبة يعد مخالفة تستوجب الغرامة حتى وإن كان الطريق خاليـــاً ولـــم يحدث أي ضرر.

(٢) عبد الحكيم فودة، التعويض المدني (المسؤولية المدنية التعاقدية والتقصيرية) في ضوء الفقه وأحكـــام محكمـــة النقض، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٨، ص٤٢.

(٣) محمد المنجي، دعوى التعويض عن المسؤولية بصفة عامـــة، ط٢، منشـــأة المعـــارف، الاســـكندرية ١٩٩٩، ص٢٩٢.

(٤) مصطفى عبد الحميد عدوي، الإخلال المدني "المسؤولية المدنية التقصيرية" في القـــانون الأمريكـــي، ١٩٩٤، ص٩٥.

قانوني غير مصحوب بقصد الإضرار بالغير"[1].

ويشمل الإهمال الحالات التي يقف فيها الشخص موقفاً سلبياً، فلا يتخذ ما يجب اتخاذه من احتياطات يدعو إليها الحذر؛ للحيلولة دون حدوث القتل أو الإصابة أو إتلاف السيارة بإهمال، ولذلك يضم الإهمال حالات: "الخطأ عن طريق الامتناع"[2].

- وبناءً عليه إذا بدأ قائد الحافلة بالسير قبل التأكد من انتهاء عملية ركوب الركاب بالذات من السلم الأمامي المجاور له، فإنه يكون قد امتنع عن القيام بعمل عن طريق إهماله، ولا يعفيه من المسؤولية، كون المحصل أطلق صفارته للبدء في عملية السير[3].

- وقد اعتبرت محكمة التمييز أن: "**مجرد إيقاف السيارة في مكان مزدحم بالناس وشديد الانحدار دون اتخاذ الاحتياطات الضرورية لمنع اندفاعها في هذا المنحدر، وعدم التنبيه على الموجودين بلزوم الابتعاد عن السيارة وهي في هذا الوضع الخطر ريثما يتم تأمين هذه الاحتياطات**" اعتبرته إهمالاً يوجب المسؤولية[4].

ثانياً: الرعونة

وتعني الطيش أو الخفة أو نقص المهارة أو الجهل بما يجب القيام به[5]، فإذا تصرف قائد السيارة برعونة أدت إلى وقوع حادث معين، فإنه يكون مسؤولاً عن ذلك الحادث.

فإذا امتنع قائد سيارته عند مواجهته مع سيارة أخرى - تبادله الإشارات الضوئية ليلاً - عن إيقاف سيارته أو على الأقل تهدئة السرعة التي كان يسير بها إلى الحد الذي يضمن الأمان، تحسباً لظروف الطريق وملابساته من الجانب الذي يلتزمه،[6] فإنه يكون مسؤولاً لامتناعه عن عمل يجب القيام به بموجب الفقرة (أ) من المادة (٦٨) من قانون السير الأردني، والتي تنص على أنه: "أ- يعاقب بغرامة لا تقل عن عشرة دنانير ولا تزيد على خمسين ديناراً كل من ارتكب أياً من

---

(١) فتح الله خلاف، أحكام المسؤولية التقصيرية في ضوء الفقه والقضاء، مصر، ١٩٨٨، ص٦٠.
(٢) محمد المنجي، دعوى تعويض حوادث السيارات في موسوعة الدعاوي العملية، ط١، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٣، ص١٨٦.
(٣) محمد المنجي، المرجع السابق، ص١٨٠.
(٤) تمييز جزاء ٣٥/٥٤، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٥٤، ص٣٥١.
(٥) محمد المنجي، دعوى تعويض حوادث السيارات، المرجع السابق، ص١٨٨.
(٦) المرجع السابق، ص١٩٠.

المخالفات التالية: ٤- مخالفة قواعد استعمال أنوار المصابيح عند التلاقي مع المركبات"، من الواضح أنه كان يجب على السائق تهدئة السرعة أو التوقف امتثالاً لأوامر القانون في هذه الحالة.

* ثالثاً: عدم الاحتراز

وهو عدم التبصر بالعواقب أو عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة التي من شأنها الحيلولة دون تحقيق النتيجة الضارة، ويتحقق عدم الاحتراز عندما يقدم الشخص على فعل خطير وهو يدرك خطورته، ويتوقع ما يحتمل أن يترتب عليه من آثار[١].

* وبناءً عليه إذا كان قائد السيارة لم يقم بتزويد سيارته بمرآة عاكسة متحركة، ليتمكن من كشف الطريق خلفه، فإنه بذلك لم يلتزم الحيطة والحذر، ولم يتخذ الحرص والعناية الواجب عليه بذلهما للحيلولة دون وقوع الحادث عند السير بالسيارة عند مفترق الطرق، للتأكد من خلو الطريق أمامه، عن طريق الاستعانة بالمرآة العاكسة في تجنب ارتطام السيارة بأي من جانبيها[٢]، الأمر الذي يوجب مسؤوليته لأنه امتنع عن القيام بعمل كان يجب عليه القيام به بموجب الفقرة (ب) من المادة (٦٨) من قانون السير الأردني، والتي تنص على أنه: "ب- يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسة دنانير ولا تزيد على عشرين ديناراً كل من ارتكب أياً من المخالفات التالية: "٣- سوق مركبة دون توافر الشروط والتجهيزات والمواصفات الميكانيكية والكهربائية وغيرها المقررة بموجب الأنظمة والتعليمات المعمول بها". وكذلك الأمر يعد قائد السيارة مسؤولاً إذا كان صدمه للمجني عليه المتضرر ليس إلا نتيجة لقيادته سيارته بسرعة وعدم احتياط وتحرز لتفادي صدمه للمجني عليه، وعدم إطلاق جهاز التنبيه لكي يأخذ المجني عليه حذره[٣]. إن عدم إطلاق قائد السيارة لجهاز التنبيه يعد امتناعاً عن عمل يجب القيام به، بموجب الالتزام العام الذي يقع على عاتق كل من يستعمل الطرق من السائقين وغيرهم، بأن يراعي في مسلكه بذل أقصى عناية والتزام الحذر والاحتياطات اللازمه، وألا يؤدي مسلكه إلى الإضرار بالآخرين أو تعريضهم للخطر[٤].

---

(١) محمد المنجي، دعوى تعويض حوادث السيارات، المرجع السابق، ص١٩٤.

(٢) المرجع السابق، ص١٩٥.

(٣) المرجع السابق، ص١٩٥.

(٤) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، "أوجه الرجوع على مباشر الضرر"، المرجع السابق، ص١١٦.

رابعاً: عدم مراعاة القوانين والأنظمة

وفي هذه الحالة يسلك الجاني سلوكاً على نحو يخالف قواعد السلوك الآمرة الصادرة عن الدولة(١)، وبناءً عليه، إذا لم يقم قائد السيارة الذي يقودها في طريق مزدحم بالمارة بتنبيه هؤلاء، الأمر الذي أدى إلى صدمه للمجلي عليها رغم رؤيته لها على مسافة كان يمكنه الوقوف بها، لو أنه كان يسير بسرعة عادية فإنه يكون مسؤولاً لمخالفته للقانون والأنظمة(٢).

وإذا ارتكب قائد السيارة مخالفة لأحكام قانون السير فإنه يعد - في هذه الحالة - مرتكباً لجريمة غير قصدية، وإلى ذلك أشارت محكمة التمييز بقولها: "**إن إقدام السائق على قيادة السيارة المؤمن عليها دون التقيد بالإشارات الضوئية خلافاً لأحكام قانون السير لا ينطوي على جنحة قصدية، ذلك أن الجرائم القصدية هي التي يريد بها الجاني الفعل والنتيجة أما الجرائم غير القصدية فتقوم كلما ترتب على الفعل نتائج لم يردها الفاعل لا مباشرة ولا بطريق غير مباشر ولكنه كان بوسعه تجنبها. ومن صورها الجرائم التي تنجم عن الإهمال وقلة الاحتراز أو عدم مراعاة القوانين كقيادة السيارة دون التقيد بالإشارات الضوئية خلافاً لأحكام قانون السير**"(٣).

المطلب الثاني

مسؤولية قائد السيارة من خلال القيام بعمل

تعد الحالات التي تتحقق فيها مسؤولية قائد السيارة نتيجة القيام بأعمال معينة أكثر من الحالات التي تتحقق فيها مسؤوليته نتيجة الامتناع عن القيام بأعمال معينة، ويرجع السبب في ذلك إلى كون الواجبات القانونية تقتصر في الغالب على النهي عن أعمال معينة ولا تأمر بالقيام بعمل إلا في حالات قليلة(٤). وقد تقوم مسؤولية مباشر الضرر لارتكابه حادثاً معيناً نتيجة قيامه بعمل إيجابي يخالف القانون، كما إذا كانت هناك سيارة يلتزم قائدها يمين الطريق ويسير بسرعة معتدلة وجاء قائد سيارة ثانية من الخلف محاولاً تجاوز السيارة الأولى، ولم يسلك في ذلك سلوك قائد

---

(١) محمد المنجي، دعوى تعويض حوادث السيارات، المرجع السابق، ص١٩٦.

(٢) المرجع السابق، ص١٩٧.

(٣) تمييز حقوق ٦٦٥/٩١، مجلة نقابة المحامين لسنة١٩٩٣، ص٨٥٧.

(٤) سليمان مرقس، الوافي، المرجع السابق، ص٢٧٢.

السيارة المعتاد، بأن يتم التجاوز من جهة اليسار، بل على العكس حاول أن يتجاوز السيارة الأولى من جهة اليمين. وحيث أن السيارة الأولى كانت تلتزم يمين الطريق، الأمر الذي جعل قائد السيارة الثانية يتحرك يمين الطريق العام ويسير على الجزء الترابي منه، محاولاً تجاوز السيارة الأولى مما أدى إلى الاصطدام بها[1]. يعد قائد السيارة الثانية مباشراً للحادث الذي وقع نتيجة تجاوزه السيارة التي أمامه من جهة اليمين مخالفاً بذلك لما توجبه الفقرة (د) من المادة (٦٧) من قانون السير الأردني، التي تنص على أنه: "يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر واحد أو بغرامة لا تقل عن عشرة دنانير ولا تزيد على مئة دينار، كل من ارتكب أياً من المخالفات التالية: د- ... أو التجاوز بها - أي في المركبة - في الحالات التي لا يسمح فيها بذلك التغيير ...".

ويعد حارس السيارة في القانون المدني المصري مرتكباً لخطأ إيجابي إذا قام بعمل يمنع القانون القيام به. والخطأ الإيجابي هو الذي يقع بفعل مادي إيجابي محسوس، كأن يقوم قائد السيارة بالقيادة بسرعة كبيرة في الأماكن الضيقة والمزدحمة بالمارة وغير المضاءة ليلاً[2].

وقد تتحقق مسؤولية قائد السيارة لقيامه بعمل يوجب القانون الامتناع عنه، وهو ما يعرف بالخطأ الإيجابي في الحالات الآتية:

أولاً: حالة الإهمال

ويؤدي الاهمال إلى حادث معين، وذلك كأن يترك المحصل الراكب على سلم الباص دون سبب قهري[3].

ثانياً: الرعونة

أما رعونة قائد السيارة فقد تؤدي إلى ارتكابه حادثاً ما، وذلك كأن يقوم قائد السيارة بعد وقوفه أمام المنزل الذي كان يقصده بحركة التفافية بصورة مفاجئة، حيث عرج بسيارته فجأة للجانب الأيسر من الطريق على نحو يخالف ما توجبه فقرة (د) من المادة (٦٧) من قانون السير الأردني، والتي تنص على أنه: "يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر واحد أو بغرامة لا تقل عن

---

(١) راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٧٠ على قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (٥٩) لسنة ١٩٧٣ تجاري، صدر في ١٩٧٥/٤/٩.

(٢) عبد الحكيم فودة، التعويض المدني، المرجع السابق، ص٢٥.

(٣) محمد المنجي، دعوى تعويض حوادث السيارات، المرجع السابق، ص١٨٦.

عشرة دنانير ولا تزيد على مائة دينار، كل من ارتكب أياً من المخالفات التالية: د- تغيير اتجاه السير أو المسرب في الطريق ... في الحالات التي لا يسمح فيها بذلك التغيير ..." والتفاف قائد السيارة بشكل مفاجئ يعد عملاً إيجابياً يوجب القانون الامتناع عنه.

وكذلك الأمر يعد قائد السيارة مسؤولاً إذا كان يقود سيارته بسرعة كبيرة، وانحرف بها بصورة مفاجئة عن الطريق العادي إلى الطريق الترابي مندفعاً نحو البركة، حيث كانت المجني عليها، لأنه في هذه الحالة يكون قد ارتكب عملاً إيجابياً[1]، كان يتوجب عليه الامتناع عنه بموجب الفقرة (ب) من المادة (٦٨) من قانون السير الأردني، والتي تنص على أنه: "يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسة دنانير ولا تزيد على عشرين ديناراً كل من ارتكب أياً من المخالفات التالية: ٢- سوق مركبة بسرعة تزيد على الحد المقرر للطرق".

ثالثاً: عدم الاحتراز

وقد يرجع سبب الحادث إلى عدم احتراز قائد السيارة وذلك مثل إقدام قائد سيارة ثقيلة على تجاوز سيارة نقل أخرى كانت تسير في الاتجاه نفسه دون مراعاة للمسافة بين السيارتين، مما أدى إلى اصطدام السيارة الأولى بالسيارة الثانية[2]. يعد قائد السيارة الأولى قد أقدم على ارتكاب عمل إيجابي يجب الامتناع عنه، بموجب الفقرة (د) من المادة (٦٧) من قانون السير الأردني والتي تنص على أنه: "يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر واحد أو بغرامة لا تقل عن عشرة دنانير ولا تزيد على مائة دينار، كل من ارتكب أياً من المخالفات التالية: د- تغيير اتجاه السير أو المسرب في الطريق عند قيادة المركبة .... في الحالات التي لا يسمح فيها بذلك التغيير ....".

رابعاً: عدم مراعاة القوانين والتعليمات والأنظمة:

قد يؤدي عدم التزام قائد السيارة بالقوانين والتعليمات والأنظمة الواجب التقيد بها إلى ارتكاب حادث معين، وذلك كأن يقدم قائد سيارة على قيادتها بسرعة كبيرة في شارع مزدحم بالمارة والسيارات، فصدم المجني عليها على الرغم من رؤيته لها على مسافة كان يمكنه الوقوف بها لو أنه التزم بالسرعة المقررة في القانون[3].

---

(١) محمد المنجي، دعوى تعويض حوادث السيارات، المرجع السابق، ص١٨٩.

(٢) المرجع السابق، ص١٩٦.

(٣) المرجع السابق، ص١٩٧.

وبدورها تمنع المادة (٦٨) فقرة (ب) من قانون السير الأردني القيادة بسرعة تزيد عن الحد القانوني بقولها: "ب- يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسة دنانير ولا تزيد على عشرين ديناراً، كل من ارتكب أياً من المخالفات التالية... . ٢- سوق مركبة بسرعة تزيد عن الحد المقرر للطرق".

وإذا رغب قائد سيارة بتجاوز سيارة أخرى دون أن يأخذ حذره، فإنه يكون قد خالف القوانين والأنظمة، التي توجب على قائد السيارة الذي يرغب بتجاوز سيارة أخرى أمامه أن يتم ذلك بصورة تدريجية، ومن يسار السيارة المرغوب بتجاوزها وبعد التأكد من أن حالة الطريق تسمح بعملية التجاوز(١).

و يعاقب قائد السيارة على مجرد عدم الالتزام بأحكام قانون السير، حتى وإن لم يقع حادث ما، فمثلاً قيادة سيارة من قبل قائد ثمل يعد عملاً إيجابياً يجب الامتناع عنه، ويستفاد ذلك من نص الفقرة (أ) من المادة (٦٦) من قانون السير الأردني: "يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن سبعة أيام ولا تزيد على ثلاثة أشهر أو بغرامة لا تقل عن (٥٠) ديناراً ولا تزيد على مائتي دينار أو بكلتا العقوبتين، كل من ارتكب أياً من المخالفات التالية ... . ٢- سوق مركبة تحت تأثير المشروبات الروحية أو المخدرات أو المواد النفسية المحددة من وزارة الصحة"(٢).

وإذا أمعنا النظر في الحالات السابقة من الإهمال والرعونة وقلة الاحتراز وعدم مراعاة القوانين والتعليمات والأنظمة، استطعنا القول أنه وعلى الرغم من كون هذه الحالات تعد حالات جزائية نصت عليها قوانين العقوبات المختلفة، إلا أن هذه الحالات لا تختلف في حقيقتها عن الخطأ المدني، ذلك أن الانحراف في السلوك كما يشكل خطأ جنائياً فهو في الوقت ذاته يعد خطأ مدنياً.

---

(١) محمد المنجي، دعوى تعويض حوادث السيارات، المرجع السابق، ص١٩٨.

(٢) لمزيد من الأمثلة انظر المواد ٦٦، ٦٧، ٦٨ من قانون السير الأردني.

الفصل الثاني

الفصل الثاني

مسؤولية قائد السيارة على أساس مبدأ التسبب

لعل المسؤولية المدنية عن الأفعال الشخصية لا تقتصر على المباشر فهي تطال المتسبب بالضرر أيضاً، ويعد التسبب الطريق الآخر للعمل غير المشروع في الفقه الإسلامي والقانون المدني الأردني، ومن هنا جاء اهتمام الفقهاء المسلمين على اختلاف مذاهبهم بالتسبب، فقد عرفه الحنفية بأنه: "الفعل في محل يفضي إلى تلف غيره عادة"(١)، أما الشافعية فيعرفون التسبب بأنه: "ما يؤثر في الهلاك ولا يحصله"(٢)، في حين يرى المالكية أنه: "ما يحصل الهلاك عنده بعلة أخرى إذا كان السبب هو المقتضى لوقوع تلك العلة"(٣)، ولم يعرف الحنابلة التسبب اكتفاءً منهم بإعطاء أمثلة له: "كمن يحفر بئراً في ملك غيره عدواناً أو من يؤجج ناراً في يوم ريح عاد فتتعدى إلى إتلاف مال الغير"(٤). وقد جاء في المادة (٨٨٨) من مجلة الأحكام العدلية أن: "الإتلاف تسبباً هو التسبب في تلف شيء يعني أن يحدث في شيء ما يفضي عادة لتلف شيء آخر ويقال لفاعله متسبب"(٥)، فالتسبب "هو ارتكاب فعل في محل يفضي إلى تلف غيره"(٦). كأن يقوم شخص بحفر حفره تمهيداً لبناء منزل ولم يضع فيها موانع ووقعت فيها سياره(٧)، وبناءً على ما سبق يمكن تعريف المتسبب بأنه: "من يسبب تلف الشيء بعمله أمراً يفضي إلى إتلافه"(٨)، أو هو الشخص الذي يقوم بفعل ما يؤدي إلى حادثة ولا يباشرها مباشرة(٩). أو هو الشخص الذي يأتي فعلاً لا يحدث الضرر بنفسه، ولكنه يمهد لحصول فعل آخر هو الذي يحدث الضرر، من غير أن يكون هذا الفعل الأخر نتيجة مترتبة حتماً على الفعل الأول، بشرط أن تبقى علاقة بين الفعلين يمكن

---

(١) الكاساني، بدائع الصنائع، المرجع السابق، ج٢، ص٦٦.

(٢) الغزالي، أبو حامد محمد بن محمد، الوجيز في فقه الإمام الشافعي، ج١، مطبعة الآداب، مصر، ١٣١٧هـ، ص٢٠٥.

(٣) القرافي، الفروق، المرجع السابق، ج٤، ص٢٧.

(٤) أبوالفرج عبد الرحمن بن رجب، القواعد في الفقه الإسلامي، ط١، مؤسسة نبع الفكر، مصر، ١٩٧٢،ص٢١٨.

(٥) سليم رستم باز، شرح المجلة، المرجع السابق، ص٤٢١.

(٦) وهبة الزحيلي، الفقه الإسلامي، المرجع السابق، ج٦، ص٤٨٢٥.

(٧) عدنان السرحان، "الإضرار"، المرجع السابق، ص١٢٠ .

(٨) سليم رستم باز، شرح المجلة، ص٥٢.

(٩) مصطفى الزرقا، الفقه الإسلامي، المرجع السابق، ج٢، ص١٠٤٥.

معها نسبة الضرر إلى صاحب الفعل الأول، باعتبار أن فعلـــه هــو الــذي أدى إلــى وقـــوعه، فالشخـــص هنا لم يحـــدث الضرر بفعل قــام به بنفسه، ولكنه كان مجرد سبب في وقوعه[1]. فـــإذا قام شخص بحفر حفره تمهيداً لبناء منزل وجاء قائد سيارة يقود سيارته بسرعة مندفعاً نحو الحفـــرة وألقى نفسه فيها[2]، فإن حفر الحفرة لم يكن ليحدث الضرر ولكنه مهد لحصول فعل آخر هو الـــذي أحدث الضرر، وهو فعل الإلقاء الذي قام به قائد السيارة والذي لم يكن نتيجة حتمية للحفـــر، حيـــث أنه ليس بالضرورة أن كل من حفر بئراً أن تلقى فيها سيارة، ولكن في الوقت نفسه ما كان الوقـــوع ليحدث لولا وجود البئر، الأمر الذي يبرر اشتراط أن تبقى علاقة بين الفعلين يمكن معها القول بـــأن الضرر ينسب إلى صاحب الفعل الأول، باعتبار أن فعله هو الذي أدى إلى وقوع الضرر، حيث أنـــه لولا وجود البئر ما كان قائد السيارة ليلقي نفسه فيه، الأمر الذي يعني أن فعل الحافر قـــد أدى إلـــى وقوع الضرر تسبباً[3].

غير أن مجرد إحداث الضرر تسبباً لا يكفي – منفرداً - لقيـــام العمـــل غـــير المشـــروع أو الإضرار -وفق تعبير القانون المدني الأردني- فالإضرار تسبباً لا يعد منفرداً علة مستقلة للضـــرر، الأمر الذي دفع الفقهاء المسلمين للبحث عن صفة إضافية تضفـــي علـــى التســـبب وصـــف عـــدم المشروعية، حتى يتمكنوا من القول بأن المتسبب قد ارتكب عملاً غير مشروع، تقوم به مســـؤوليته والتزامه بضمان الضرر الذي نجم عنه، وقد وجد الفقهاء المسلمون ضالتهم في كـــل مـــن التعمـــد والتعدي، فالقاعدة في الفقه الإسلامي أن: "المتسبب لا يضمن إلا بالتعمد أو التعدي"[4]. والتزاماً مـــن القانون المدني الأردني بهذه القاعدة فقد نصت الفقرة الثانية من المادة (٢٥٧) منه علـــى أنـــه: "٢- فإن كان الإضرار بالمباشرة لزم الضمان ولا شرط له، وإذا وقع بالتسبب فيشترط التعدي أو التعمـــد أو أن يكون الفعل مفضياً إلى الضرر". وفيما يلي سيتم شرح بحث كل من التعمد والتعدي في مجـــال حوادث السيارات من خلال مبحثين هما:

(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص١٥٩.

(٢) محمد يوسف الزعبي، "مسؤولية المباشر والمتسبب في القانون المدني الأردني"، جامعة مؤتة للبحوث، سلسلة (١)، المجلد (٢)، عدد (١) لسنة ١٩٨٧، ص١٨٦.

(٣) المرجع السابق، ص ص١٨٦-١٨٧.

(٤) عدنان السرحان، "الإضرار"، المرجع السابق، ص١٢٠.

المبحث الأول

التسبب بالتعمد في حوادث السيارات

يشترط لقيام مسؤولية المتسبب بالتعمد أن يكون قد تعمد الضرر لا أن يكون قد تعمد الفعل، حيث أن التعمد يتميز بتوافر نية الإضرار، وعندئذ يكون المتعمد مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي ألحقه بالغير تسبباً حتى وإن لم يكن قد باشر هذا الضرر بنفسه(١). وعليه يمكن تعريف التعمد بأنه: "القيام قصداً بفعل يؤدي إلى الضرر بغير وجه حق"(٢).

وتكمن أهمية اشتراط نية الإضرار في التعمد في تبديد الشك حول علاقة السببية بين الفعل والضرر، حيث أن الأصل في علاقة السببية أن تكون مباشرة وقريبة، ويؤيد ذلك اشتراط اتصال آلة التلف بمحله في المباشرة، وحيث أن هذا الاتصال غير قائم في التسبب، فإن نية الإضرار تأتي لكي تحل محل علاقة السببية المفقودة(٣).

ولا يمكن تقدير نية الإضرار في التعمد موضوعياً، لأنها أمر شخصي يختلف من شخص لآخر وهي - أي نية الإضرار- موجودة في كل إنسان، ولكن إظهارها- يختلف فيه إنسان عن آخر، وهي تعتمد على مكنون الإرادة القائمة على أساس الرغبة والاختيار. لذلك فإن قيام التعمد في إحداث الضرر يستلزم توافر العنصر المعنوي المتمثل في إدراك وتمييز المتسبب في الضرر تعمداً، الأمر الذي ينفي إمكانية القول بتعمد قائد السيارة عديم الإدراك لصغر أو جنون أو غيره - الإضرار بغيره، مما يعني عدم إمكانية مساءلة عديم التمييز باعتباره متسبباً في الضرر على أساس من التعمد(٤).

ولا يراد بنية الإضرار -بالطبع- النية الخفية التي يصعب إثباتها، بل يقصد فيها أن يكون العمل غير المشروع مما لا يفعل في العادة إلا بقصد إلحاق الأذى بالغير (٥).

---

(١) أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، ط١، الجامعة الأردنية، عمان، ١٩٨٧، ص٣٠٤. عبد القادر الفار، مصادر الالتزام (مصادر الحق الشخصي في القانون المدني)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٦، ص١٨٨. عدنان السرحان، الإضرار، المرجع السابق، ص١٢١.

(٢) عبد الحليم أبو هزيم، "المسؤولية عن استعمال الأشياء غير الحية في القانون المدني الأردني [دراسة مقارنة]"، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، ١٩٩٥، ص٣٤.

(٣) عدنان السرحان، "الإضرار"، المرجع السابق، ص ص١٢١-١٢٢.

(٤) المرجع السابق، ص١٢٢.

(٥) المرجع السابق، ص١٢٢.

ويقتضي بحث التعمد في حوادث السيارات البحث في تأصيل التعمد، وثم البحث في تطبيقات التعمد في حوادث السيارات من خلال المطلبين الآتيين:

المطلب الأول

تأصيل التعمد

تحتاج دراسة تأصيل التعمد لكي تتم في إطار متكامل أن تبحث في إطار الفقه الإسلامي وأيضاً في إطار القانون الوضعي، وهذا ما يتناوله الباحث في الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: تأصيل التعمد في الفقه الإسلامي

ربطت المادة (٩٣) من مجلة الأحكام العدلية ضمان المتسبب بضرورة تعمده الفعل بقولها: "المتسبب لا يضمن إلا بالتعمد"[١]، الأمر الذي يعني عدم مساءلة قائد السيارة الذي يتسبب في حادث معين إلا إذا تعمد الفعل، ولم يقف الفقه موقفاً موحداً من هذه المادة حيث انقسم إلى عدة آراء:

فبينما يرى جانب من الفقه[٢]، أن " المتسبب لا يضمن إلا بالتعمد" مستنداً إلى ما ورد في المادة (٩٢٣) من المجلة ذاتها من أنه: "لو جفلت دابة واحد من الآخر وفرت فضاعت فلا يلزم الضمان، أما إذا أجفلها قصداً فإنه يضمن، وكذا لو جفلت الدابة من صوت البندقية التي رماها الصياد قصداً للصيد فوقعت وتلفت أو انكسر أحد أعضائها لا يلزم الضمان، وأما إذا كان الصياد قد رمى البندقية قاصداً إجفالها فإنه يضمن".[٣]

يتضح من المادة السابقة أن مجرد التسبب في التعدي الذي يترتب عليه الضرر ليس كافياً لضمان المتسبب، وإنما يجب أن يكون التسبب أي الفعل الذي صدر من المتسبب وترتب عليه حصول الضرر، قد حدث عمداً أو إهمالاً من المتسبب وليس من غير قصد.

والمثال السابق خير شاهد على ذلك حيث أن المتسبب لا يضمن ضياع الدابة إلا إذا أجفلها

---

(١) سليم رستم باز، شرح المجلة، المرجع السابق، ص٥٢.

(٢) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية، المرجع السابق ص١٦٢.

(٣) سليم رستم باز، شرح المجلة، المرجع السابق، ص ٤٤٤.

قصداً.[١] ويضيف هذا الجانب من الفقه قوله بأن القصد أو العمد لا يكون متطلباً بالإضافة إلى التعدي في حالة التسبب لمساءلة أو ضمان المتسبب إلا إذا وقف فعل المتسبب عند التعدي، أما إذا صاحب التعدي الإهمال وعدم التحرز، فإن ذلك يكفي بحد ذاته لضمان أو لقيام مسؤولية المتسبب. وبعبارة أخرى فإن مجرد إحداث الضرر تسبباً مع توافر القصد فإن المتسبب يضمن كما لو كان قد أخطأ أو أهمل، أي أنه يستوي بموجب المادة (٩٣) من المجلة التسبب في إحداث الضرر عمداً أو إهمالاً من حيث الضمان. بالإضافة إلى أن لتعليق ضمان المتسبب على التعمد أو الإهمال وليس على مجرد التعدي أهمية واضحة في تمييز المباشرة عن التسبب، حيث أنه لو أوقفنا الضمان على مجرد التعدي لما أمكن التفرقة بين ضمان المباشر وضمان المتسبب. فإذا كان التعدي بمعنى الاعتداء على حقوق الغير دون مسوغ شرعي هو شرط للضمان في التسبب والمباشرة على السواء، فلا بد أن التسبب يستلزم أمراً آخراً بجانب التعدي ليتميز عن المباشرة[٢] ولن يكون ذلك سوى العمد أو الإهمال وأيهما يكفي نظراً لأن الشريعة الإسلامية تسوي بينهما في الضمان. ولا ضمان إذا ما اقتصر الأمر على مجرد التسبب العفوي في الضرر، بدون توافر العمد أو الإهمال، وهكذا فإنه لا يكفي لقيام مسؤولية المتسبب مجرد التعدي في إحداث الضرر بل يجب أيضاً توافر إما القصد أو الإهمال وينتهي هذا الرأي إلى نتيجة مفادها أن الصياغة الصحيحة لقاعدة التسبب هي أن "المتسبب لا يضمن إلا بالتعمد أو الإهمال"[٣].

ويرى جانب آخر من الفقه أن تقييد ضمان المتسبب بالتعمد أو القصد هو محل نظر باعتبار أن الشريعة الإسلامية لا تقر التمييز بين العمد والإهمال إلا في المسؤولية الجنائية[٤]، أما في

---

(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص١٦٣.

(٢) ما ورد بالمتن يستند إلى الرأي الذي يشترط التعدي في التسبب والمباشرة على السواء. وسيأتي تفصيل هذا الرأي، انظر لاحقاً ص ٧٦.

(٣) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص ١٦٥.

(٤) يتوقف تحقق المسؤولية الجنائية- من منظور الفقه الإسلامي- على وجود العصيان فالشريعة الإسلامية تقرن الأعمال بالنيات تطبيقاً لحديث الرسول صلى الله عليه وسلم "إنما الأعمال بالنيات، وإنما لكل امرئ ما نوى".
ومن هنا فقد ميزت الشريعة بين نوعين من الأعمال التي يسأل عنها وهما:
أولاً: العمد وتكون مسؤولية الجاني العامد مشددة نظراً لكونه تعمد عصيان الشارع بقلبه.
ثانياً: الخطأ وتكون مسؤولية الجاني المخطئ مخففة نظراً لكونه لم يقصد عصيان الشارع. وقد أقر القرآن الكريم التفرقة السابقة بين العمد والخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية الجنائية في قوله تعالى: "وليس عليكم جناحٌ فيما=

المسؤولية المدنية أو ضمان الأموال فإن الخطأ والعمد فيها سواء، لذلك لا يلزم بالتضمين من لا قصد له كالصبي والمجنون لأنه لا يتصور منهما قصد ولا عمد.

ويرى أنصار هذا الجانب من الفقه أن شرط تضمين المتسبب هو وجود التعدي سواء أكان بقصد أم لا، ويرى أن الصياغة الصحيحة لقاعدة التسبب هي أن: "المتسبب لا يضمن إلا بالتعدي"[١].

ويرى جانب آخر من الفقه الحديث أن التعمد باعتباره من شروط الضمان يدخل ضمن مفهوم التعدي بصفة عامة، باعتبار أنه ليس من شأن الشخص متوسط الحرص في المجتمع أن يقدم على الإضرار بالغير تعمداً، وبناءً عليه فإن الشخص الذي يتعمد الإضرار بالغير يكون قد خالف سلوك الرجل المعتاد متوسط الحرص في المجتمع، فيكون بذلك قد ارتكب تعدياً يوجب مسؤوليته، وينتهي هذا الجانب من الفقه إلى نتيجة مفادها أن شرط ضمان المتسبب في الفقه الإسلامي والقانون المدني الأردني هو التعدي، بحيث يسأل المتسبب سواء أكان متعدياً بخطأ أم عمداً[٢].

الفرع الثاني: تأصيل التعمد في القانون الوضعي

لم يجادل أحد من فقهاء القانون في كون الخطأ العمد - أو ما يعرف بالفقه الإسلامي بالتعمد - يحتل قمة درجات الخطأ، باعتبار أن إرادة الفاعل فيه تتجه إلى تحقيق الفعل والنتيجة الضارة على السواء، ولكن جدلاً واسعاً احتدم في أوساط رجال القانون، بشأن مدى إمكانية انطباق الخطأ العمد بمفهومه السابق على الخطأ غير المغتفر، باعتبار أن الفاعل في هذا النوع من الخطأ يتوقع حدوث الضرر ومع ذلك يرتكب الفعل الخاطئ، وهذا ما دعا أنصار نظرية "توقع الضرر" للقول: بأن[٣] الخطأ غير المغتفر يعد خطأً عمدياً، حيث أنه لا يشترط لقيام الخطأ العمد أن تتجه إرادة الفاعل إلى تحقيق الضرر، بل يكفي أن يكون الفاعل قد توقع حدوثه، ويخلص أنصار هذا الرأي

= أخطأتم به ولكن ما تعمدت قلوبكم". سورة الأحزاب/ مدنية، الآية ٥. عبد القادر عودة، التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي، ط١٢، ج١، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٣، ص ص٤٠٣-٤٠٤.

(١) وهبة الزحيلي، نظرية الضمان، المرجع السابق ص١٩٦. وهبة الزحيلي، الفقه الإسلامي، المرجع السابق، ج٦، ص٤٨٢٥.

(٢) عدنان السرحان، "الإضرار"، المرجع السابق، ص ص ١٣٢-١٣٣.

(٣) محمد السعيد رشدي، الخطأ غير المغتفر سوء السلوك الفاحش والمقصود، دراسة في القوانين الفرنسي والمصري والكويتي، ط١، جامعة الكويت، ١٩٩٥، ص٦٥. محمد ابراهيم الدسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، بدون سنة نشر، ص٣٦١.

إلى القول بأن الخطأ غير المغتفر هو خطأ عمدي، فالخطأ غير المغتفر في حقيقته ليس سوى: "الخطأ العمد الذي ينطوي على الشعور باحتمال الضرر، وتقبله بطيش دون مسوغ معقول"(١).

وقد تعرض الرأي السابق للنقد باعتبار أن توقع الضرر ليس بحال إرادة الضرر، كما أن الرأي السابق يتعارض مع ما يقرره الفقه الفرنسي من أن الفعل الضار قد يكون إهمالاً ويتعارض مع ما يقرره القضاء الفرنسي من أن الخطأ غير المغتفر يتميز عن الخطأ العمد بعنصر الضرر، بينما يتطلب الخطأ العمد السعي وراء الضرر(٢).

وقد رفضت محكمة النقض الفرنسية المساواة بين الخطأ العمد والخطأ غير المغتفر، حيث قررت "أن الخطأ الذي لا يغتفر هو الخطأ الذي يبلغ من الجسامة حداً غيرعادي، وينتج عن فعل أو ترك إرادي أو عن معرفة بالخطر كان يجب أن توجد لدى الفاعل، مع تخلف أي سبب مبرر، ويتميز عن الخطأ العمد بتخلف عنصر العمد"(٣).

لا من جانبها تبنت محكمة التمييز الأردنية نظرية وحدة الخطأ حيث اعتبرت أن: "المقصود بالعمد هو مجرد الخطأ لا قصد إيقاع الضرر"(٤).

وبذلك تكون المحكمة قد رفضت التمييز بين الخطأ العمد والخطأ غير المغتفر.

---

(١) نقلاً عن: محمد وحيد الدين سوار، شرح القانون المدني النظرية العامة للالتزام، ط٨، ج١، مصادر الالتزام المصادر غير الإرادية، جامعة دمشق، ١٩٩٥ - ١٩٩٦، ص٦٠. ومن الجدير بالذكر أن هناك جانباً من الفقه يذهب إلى التمييز بين الخطأ غير المغتفر والخطأ الجسيم من حيث الصفة الإرادية للفعل، فالخطأ الجسيم هو "خطأ غير عمدي يتمثل في أفعال الإهمال أو عدم الحيطة غير الإرادية" بينما الخطأ غير المغتفر هو عبارة عن خطأ إرادي بمعنى: "أن الفعل الذي أدى إلى الضرر كان محل إدراك أو قبول من مرتكب الخطأ" ومن المسلم به - بحسب هذا الرأي- أن الصفة الإرادية للفعل لا تستند إلى الضرر ذاته وإلا أصبحنا بصدد خطأ عمد. محمد إبراهيم دسوقي، تقدير التعويض، المرجع السابق، ص ص٢٧٦-٢٧٧.

(٢) محمد إبراهيم دسوقي، تقدير التعويض، المرجع السابق، ص ص٣٦١-٣٦٢.

(٣) الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية في ١٥ يوليو ١٩٤١، نقلاً عن: المرجع السابق، ص٣٦٥.

(٤) تمييز حقوق ٧٠/٢٥١، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٧٠، ص٩٢٤. ومما جاء في هذا القرار "ولا يقال إن خطأ الموظف هو من قبيل التسبب وإن خطأ المباشر هو من قبيل المباشرة وأن الأول لا يضمن لعدم تعمده من جهة ولوجوده مع مباشر من جهة أخرى، ذلك أن كلاً منهما يعتبر مباشراً في إحداث الفعل الذي أدى لوقوع الضرر، هذا فضلاً عن أنه بافتراض أنهما متسببان فإن العمد متوفر بالنسبة لهما، إذ المقصود بالعمد هنا هو مجرد الخطأ لا قصد إيقاع الضرر". وفي الاتجاه ذاته سارت محكمة النقض السورية حيث جاء في أحد قراراتها: "إن المسؤولية المدنية بالتعويض عن الضرر تترتب بمجرد ثبوت وقوع الخطأ ولا يشترط توفر العمد في إيقاع الضرر". نقض سوري رقم الأساس (٢٥٥٥)، صدر بتاريخ ١٩٥٤/١١/٩. صبحي سلوم، المسؤولية الجزائية والمدنية، المرجع السابق، ص١٣٨.

المطلب الثاني

تطبيقات التعمد في حوادث السيارات

تنقسم حوادث السيارات إلى حوادث فردية وحوادث تصادم السيارات، ولذلك سيعرض الباحث، لتطبيقات التعمد في كلا النوعين من الحوادث في الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: تطبيقات التعمد في الحوادث الفردية

يمكن مساءلة قائد السيارة باعتباره متسبباً في حادث فردي، إذا تعمد ارتكاب مخالفة أدت إلى إصابة شخص آخر. وبناء عليه يعد متسبباً قائد السيارة الذي يتعمد - مثلاً- صدم عامود الكهرباء بقصد سقوطه على الشخص الذي يقف أسفل العامود، والذي أصيب من جراء ذلك بالضرر، الأمر الذي يجعل قائد السيارة مسؤولاً عن الضرر الذي نتج عن الحادث. وعلة اعتبار قائد السيارة مسؤولاً بصفته متسبباً – في المثال السابق – تكمن في أنه لم يباشر الفعل الذي أحدث الضرر، بل قام بفعل معين أدى إلى الفعل الذي نتج عنه الضرر، حيث أنه لم يقم بصدم المتضرر مباشرة بل تعمد صدم عامود الكهرباء بقصد سقوطه على المتضرر وإلحاق الأذى به ويعد قائد سيارة النقل الذي يتعمد - مثلاً - إيقاف سيارته على طريق منحدر دون استخدام الكوابح متسبباً في الحادث الناجم عن انزلاق السيارة إلى حافة الطريق وسقوطها على سور المنزل الذي كان يلهو الأطفال خلفه، فتهدم وسقط عليهم، وعلة اعتبار قائد سيارة النقل مسؤولاً بصفته متسبباً – في المثال السابق - تكمن في كونه لم يباشر الفعل الذي أحدث الضرر، وإنما امتنع عن إيقاف سيارته بالشكل الملائم فسقطت على سور المنزل وإصابة من خلفه من الأطفال. وإذا استغل شخص معين - مثلاً – وجود مصلح السيارات أسفل السيارة التي يقوم بإصلاحها، وتعمد إنزال الرافعة التي تحمل السيارة فسقطت نتيجة لذلك على المصلح، فإنه يعد متسبباً في الحادث لتعمده الإضرار بمصلح السيارات. لم يقدم مرتكب الحادث في المثال السابق على ارتكاب الفعل الضار مباشرة، وإنما قام بارتكاب فعل أدت نتائجه إلى الضرر، حيث قام بإنزال الرافعة التي تحمل السيارة، مما نتج عنه سقوط السيارة على المتضرر، الأمر الذي يجعل مرتكب الحادث متسبباً في الضرر. وبدورها لم تشترط محكمة التمييز الأردنية تعمد قائد السيارة لمساءلته عن الضرر الذي يلحقه بغيره، حيث جاء في أحد قراراتها: "ولا يرد القول بأنه يشترط لضمان المسبب وجود التعدي والتعمد عملاً بالمادة

(٢/٢٥٧) من القانون المدني لأنه لا يشترط التعمد في حوادث التسبب بالوفـــاة"[١] ولــم تكتــف المحكمة باستبعاد التعمد كشرط للالتزام بالتعويض في حوادث التسبب بالوفاة، وإنما لم تشترط تعمــد المباشر - أيضاً - لكي يسأل عن التعويض، حيث قررت: "أن المباشر ضامن وإن لم يتعمد ويكــون مسؤولاً عن الضرر الذي ألحقه بالمضرور"[٢].

الفرع الثاني: تطبيقات التعمد في تصادم السيارات

لا يختلف الأمر فيما يتعلق بمسؤولية قائد السيارة عن حوادث تصادم الســـيارات، باعتبــاره متسبباً في الحادث لتعمده ارتكاب فعل يؤدي إلى إلحاق ضرر بسيارة شخص آخر، وبناءً، عليه يعــد الشخص الذي يتعمد حفر حفرة في أرضه - مثلاً - في طريق قائد سيارة بقصد الإضرار به متسبباً في الحادث الذي وقع نتيجة سقوط قائد السيارة في الحفرة. وعلة اعتبار مرتكــب الحــادث متســبباً - في المثال السابق - تكمن في كونه لم يباشر الفعل الضار بنفسه، وإنما قــام بفعــل أدت نتائجــه لحدوث الضرر، فقد قام بحفر حفرة في أرضه سقط فيها نتيجة للحفر قائد الســيارة، الأمــر الــذي يجعل من مرتكب الحادث مجرد متسبب في الضرر. وكذلك الأمر يعد متسبباً في الحادث - مثــلاً- قائد السيارة الذي يتعمد إضاءة أنوار السيارة ليلاً في وجه قائد السيارة الثانية القادمة مــن الاتجــاه المقابل، مما يؤدي إلى اصطدام السيارة الثانية بسيارة ثالثة كانت تسير أمامها. وعلة اعتبــار قــائد السيارة الأولى متسبباً - في المثال السابق - تكمن في أنه لم يباشر الفعل الضار بنفسه، وإنمــا قــام بفعل أدت نتائجه إلى الضرر، حيث قام بإضاءة أنوار سيارته في وجه قائد السيارة الثانيــة، الأمــر الذي أثر على إبصار قائد السيارة فاصطدم نتيجة ذلك بالسيارة الثالثة، الأمــر الــذي يجعــل قــائد السيارة الأولى متسبباً في الحادث. وقد اعتبرت محكمة التمييز أن العمد قــائم فــي حالــة مخالفــة القوانين حيث قالت: "إن المادة (٩٣) من المجلة نصت على أن المتسبب لا يضمــن إلا بــالتعمد، وإن من الحالات التي يتوفر فيها العمد حالة ما إذا كان في فعل المتسبب مخالفة لحكم القانون. إن مخالفة المدعى عليه أحكام قانون النقل على الطريق يجعله بعمله غير المحق هذا مسؤولاً مدنيــاً

---

(١) تمييز حقوق ٩٢/٨٧٥، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٣، ص١٩٣٣.

(٢) تمييز حقوق ٦٨/١٥٢، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٦٨، ص٥٨٢.

عن الأضرار التي لحقت بالسيارات الأخرى، كما تكون شركة التأمين مسؤولة مسؤولية مشتركة مع المدعى عليه عملاً بأحكام المادة (١٠٤) من قانون النقل على الطرق"(١).

المبحث الثاني

التسبب بالتعدي في حوادث السيارات

استكمالاً للحديث عن مسؤولية المتسبب في حوادث السيارات، يتطرق الباحث في هذا المبحث للحديث عن مسؤولية المتسبب في حوادث السيارات باعتبار أن التعدي ليس سوى الوجه الأخر للتسبب، وسيتم الحديث عن مسؤولية المتسبب في حوادث السيارات من خلال المطلبين الآتيين:

المطلب الأول

تدخل السيارة الإيجابي في الحوادث الفردية

يجد الباحث لزاماً عليه وهو بصدد الحديث عن تدخل السيارة الإيجابي في الحوادث الفردية، أن يحدد التأصل الفقهي للتعدي بصورة عامة، ثم عرض الموقف القانوني من ذلك، ومن ثم يكون بمقدوره عرض تطبيقات لتدخل السيارة الإيجابي في الحوادث الفردية بصفتها متعدية وهذا ما تتناوله الفروع الآتية:

---

(١) تمييز حقوق ٧٩/٣٧٢، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٠، ص ٦٢٧. ويذكر أن محكمة التمييز عندما كانت بصدد دعوى تمثلت وقائعها بقيام شركة التجريم بصفتها مسؤولة عن نقل البضائع من الباخرة إلى ظهر السيارات باستئجار الرافعة مع سائقها؛ لنقل المحول الذي يزيد وزنه عن أقصى حمولة للرافعة بمساعدة الموظف الذي يعمل لديها، وفي أثناء عملية نقل المحول من الباخرة إلى الرصيف ومن ثم إلى ظهر السيارات الناقلة سقط المحول بسبب انقطاع حبل الرافعة مما أدى إلى تلفه، فقررت المحكمة: "أن سائق الرافعة والموظف لدى شركة التجريم مسؤولان بحكم عملهما معاً عن وضع البضائع على ظهر السيارات، وقد ارتكبا خطأ مشتركاً عندما قاما برفع المحول الذي يزيد وزنه عن أقصى حمولة للرافعة، وقد ترتب على هذا الخطأ تلف المحول ولهذا فهما مسؤولان عن الضرر الحاصل مسؤولية مشتركة "وتابعت المحكمة القول: "ولا يقال إن خطأ الموظف هو من قبيل التسبب وأن خطأ السائق من قبيل المباشرة وأن الأول لا يضمن لعدم تعمده من جهة ولوجوده مع مباشر من جهة أخرى. ذلك أن كلاً منهما يعتبر مباشراً في إحداث الفعل الذي أدى لوقوع الضرر، هذا فضلاً عن أنه بافتراض أنهما متسببان فإن العمد متوفر بالنسبة لهما إذ المقصود بالعمد هنا هو مجرد الخطأ لا قصد إيقاع الضرر". تمييز حقوق ٧٠/٢٥١، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٧٠، ص ص٩٢٣- ٩٢٤ سبقت الإشارة إليه.

الفرع الأول: تأصيل التعدي في الفقه الإسلامي

يعد المتسبب متعدياً إذا ارتكب الفعل دون وجه حق[1]، أو إذا فعل ما لا يجوز فعلـه[2]، وقـد أشارت المذكرات الإيضاحية للقانون المدني إلى ما يطابق ذلك عندما قالت إن: "المراد بـالتعدي ألا يكون للفاعل حق في إجراء الفعل الذي حصل منه الضرر"[3].

يتضح مما سبق أنه لقيام مسؤولية المتعدي لا بد من توافر أمرين هما[4]:

أولاً: أن يكون هناك خروج عن نطاق الحق الشخصي واعتداء على حقوق الغير، فإذا لـم يخـرج الشخص عن نطاق حقه الشخصي يكون تصرفه جائزاً مشروعاً لأنه يتصرف فيمـا يملـك، حتى وإن ترتب على تصرفه الإضرار بالغير، بشرط ألا يكون الشخص متعسـفاً باسـتعمال حقه.

ثانياً: أن يكون هناك ضرراً يصيب الغير، أي اعتداء على حقوقهم نتيجة الخروج عن دائرة الحـق الشخصي، فإن خرج الشخص عن نطاق حقه الشخصي ولكن لم يترتب على ذلك أي ضـرر بالغير، فلا يكون هناك ثمة تعدٍ.

وإذا أمعنا النظر في الشروط الواجب توافرها لقيام مسؤولية المتسبب، استطعنا القـول بـأن التسبب بما ينطوي عليه من خروج عن دائرة الحق الشخصي، لَيشمل في مفهومه الواسع التعسـف في استعمال الحق. ولعل في قول محكمة التمييز بأنه: "**من المقرر أن التعسف في استعمال الحـق هو صورة من صور الخطأ التقصيري، ويدخل في نطاق المسؤولية التقصيرية يوجب التعويـض، والتعويض هنا كالتعويض عن الخطأ في صورته الأخرى وهي الخروج عن حدود الحـق أو عـن حدود الرخصة**"[5] ما يؤيد رؤية الباحث، إن التعسف في استعمال الحق ينطوي على خـروج عـن حدود الحق تماماً كما هو حال التعدي، الأمر الذي يمكننا معه القول بأنه من المتصور وجود التعدي

---

(١) عدنان السرحان، "الإضرار"، المرجع السابق، ص١٢٣.

(٢) عبد القادر الفار، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص١٨٨.

(٣) المذكرات الإيضاحية، المرجع السابق، ج١، ص٢٨١.

(٤) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص ص١٦٥-١٦٦.

(٥) تمييز حقوق ٩٣/٢٥١، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٤، ص٢١٤٣.

في حالة التعسف في استعمال الحق، فضلاً عن حالة الانحراف عن السلوك المعتاد والاعتداء على حق الغير.

وإدراكاً منهم لأهمية التعدي فقد اعتنى الفقهاء المسلمون الأوائل بوضع معيار للتعدّي، الذي كان -في أول الأمر- عبارة عن فكرة ضيقة ومحدودة بالحالة التي يخرج فيها المتسبب عن القواعد الشرعية الآمرة. الأمر الذي أدى إلى اعتبار كل فعل يخرق قاعدة أو نصاً شرعياً واضحاً يعد فاعله متعدياً، لأنه قد خالف قاعدة واجبة الإتباع بفعله ما لا يجب فعله، لذلك يعد الشخص الذي يقوم بحفر حفرة في الطريق العام دون الحصول على إذن ولي الأمر متسبباً في الضرر الذي يصيب الغير من جراء الحفرة، وضامناً لهذا الضرر لأنه متعدٍ في فعله الذي يخالف قاعدة ثابتة تمنع استخدام الطريق العام لأغراض شخصية تخالف ما خصص له، وتحول دون انتفاع العامة بهذا الملك العام وتعرض المارة للخطر[١].

وقد تطور مفهوم التعدي في الفقه الإسلامي بتطور العصور، حيث أعطى الفقهاء المسلمون للتعدي مفهوماً واسعاً، يتمثل في اعتبار الشخص متعدياً كلما كان تصرفه الذي سبب ضرراً للغير مخالفاً لسلوك الرجل المعتاد متوسط الحرص[٢].

والتوسع في مفهوم التعدي مسألة يقرها المنطق؛ نظراً لانعدام إمكانية تحديد جميع القواعد التي يشكل خرقها تعدياً بحسب مفهوم الفقه الإسلامي، خصوصاً بعد توسع مجالات النشاط الإنساني، وازدياد أسباب الضرر وتعقدها[٣]. وعلى غرار التوسع في مفهوم التعدي يرى جانب من الفقه[٤] أن من شأن أدنى إهمال في التحوط والعناية أن يعد تعدياً يوجب المسؤولية استناداً للمبدأ الذي أقرته الشريعة والقاضي بوجوب زيادة الحيطة والحذر بازدياد احتمال الضرر، وهذا ما يستفاد

---

(١) عدنان السرحان، "الإضرار"، المرجع السابق، ص ص١٢٣-١٢٤.

(٢) ويدل على ذلك ما ذهب إليه أبو يوسف ومحمد من أن المستأجر إذا كبح الدابة بلجامها فعطبت لا يضمن إذا فعل فعلاً متعارفاً عليه. المرجع السابق، ص١٢٤.

(٣) المرجع السابق، ص١٢٤-١٢٦.

(٤) محمد أحمد سراج، ضمان العدوان في الفقه الإسلامي دراسة فقهية مقارنة بأحكام المسؤولية التقصيرية في القانون، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، ١٩٩٠، ص ص٦١٧-٦٢٠.

من حديث الرسول الكريم – صلى الله عليه وسلم –: "إذا مر أحدكم في مسجدنا أو في سوقنا ومعه نبل فليمسك على نصالها بكفه أن يصيب أحداً من المسلمين منها شيء أو قال: ليقبض على نصالها"(١).

بدورها تبنت المذكرات الإيضاحية للقانون المدني المفهوم الواسع للتعدي حيث قالت: "وغني عن البيان أن سرد الأعمال التي يتحقق فيها معنى الإضرار في نصوص التشريع، لا يكون من ورائه إلا أشكال وجه الحكم ولا يؤدي قط إلى وضع بيان جامع مانع. فيجب أن يترك تحديد ما فيه إضرار لتقدير القاضي، وهو يسترشد في ذلك بما يستخلص من طبيعة نهي القانون عن الإضرار من عناصر التوجيه. فثمة التزام يفرض على الكافة بعدم الإضرار بالغير، ومخالفة هذا النهي هي التي ينطوي فيها الإضرار، ويقتضي هذا الالتزام تبصراً في التصرف يوجب إعماله بذل عناية الرجل الحريص...."(٢).وقد سايرت محكمة التمييز الأردنية الرأي السابق واعتبرت الإهمال موجباً لقيام مسؤولية قائد السيارة المتعدي وذلك بقولها: "إن تسبب الوالد بوفاة الطفل نتيجة خطئه وإهماله فإن التعدي من قبله يكون ثابتاً..."(٣).

الفرع الثاني: المقارنة بين التعدي والخطأ

عمد الفقه الوضعي إلى إقامة المسؤولية على أساس الخطأ، ولكنه لم يكن بعيداً عن مفهوم التعدي، ذلك أن مفهوم التعدي في الفقه الإسلامي يتطابق مع مفهوم الخطأ الموضوعي في الفقه الوضعي، وهذا ما نوضحه في هذا الفرع من خلال عرض المذاهب المختلفة للخطأ في الفقه الوضعي.

المذهب الأول: مذهب الخطأ الشخصي

بموجب هذا المذهب يتكون الخطأ من ركنين، الأول ركن مادي يتمثل في التعدي، بمعنى أن يسلك الشخص سلوكاً لا يقره القانون؛ لأنه ينطوي على خرق لسلوك واجب الاتباع أو على اعتداء على حقوق الآخرين، وبعبارة أخرى يتحقق التعدي باعتباره ركناً مادياً للخطأ بمفهومه الشخصي،

---

(١) أبو الحسين مسلم بن الحجاج القشيري النيسابوري، صحيح مسلم، تحقيق محمد فؤاد عبد الباقي، ج٤، دار إحياء التراث العربي، بيروت، بدون تحديد سنة نشر، ص٢٠١٩.

(٢) المذكرات الإيضاحية، المرجع السابق، ج١، ص ص ٢٧٦-٢٧٧.

(٣) تمييز حقوق ٩٢/٨٧٥، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٣، ص١٩٣٣. سبقت الإشارة إليه.

كلما كان هناك انحرافاً عن سلوك الرجل المعتاد(١)، وهذا السلوك كما سبق بيانه قد يكون إيجابياً مثل القائد الذي يقود سيارته بسرعة كبيرة فيصدم شخصاً، أو سلبياً مثل قائد السيارة الذي لا يضيء مصابيح سيارته ليلاً، الأمر الذي يؤدي إلى وقوع حادث معين.

أما الركن الثاني للخطأ الشخصي فهو ركن معنوي يقوم على الإرادة الواعية أو الإدراك، فمساءلة الشخص عن نتائج أفعاله الضارة تستلزم أن يكون مدركاً مميزاً، الأمر الذي يعني عدم إمكانية مساءلة الصغير والمجنون عن نتائج أفعاله، لأن الغاية من إقامة المسؤولية على الخطأ هي معاقبة وزجر المسؤول المخطئ وردعه عن تكرار فعله مرة أخرى، وعديم التمييز لا يفهم معنى العقاب ولا يمكن أن يرتدع، لعدم إدراكه كنه أفعاله ولا نتائجها الضارة بالغير، الأمر الذي تنتفي معه الفائدة من العقوبة(٢).

المذهب الثاني: مذهب الخطأ الموضوعي

يعتبر هذا المذهب أن للمسؤولية المدنية وظيفة واحدة، هي الوظيفة الإصلاحية، أما الوظيفة العقابية فمجال إعمالها هو المسؤولية الجنائية، وبناءً على ذلك لم يعد عنصر الإرادة الواعية أو الإدراك ركناً من أركان الخطأ، فمجرد ارتكاب فعل يخالف التزاماً واجب الاتباع، أو يخالف قاعدة سلوك، أو مجرد انحراف عن سلوك الرجل المعتاد، يكفي - بحسب هذا الاتجاه - لقيام الخطأ دون اعتبار لإرادة الفاعل أو مدى إدراكه وتمييزه(٣).

وطبقاً لمفهوم الخطأ الموضوعي، يعدُ قائد السيارة مخطئاً إذا كان تصرفه ومسلكه وقت الحادث ينطوي على انحراف عن سلوك قائد السيارة المعتاد(٤).

وتتبع أهمية فكرة الخطأ الموضوعي من كونها تشكل ضمانة لحقوق المتضررين الذين يتزايد عددهم، نظراً للتقدم التكنولوجي وانتشار استخدام الآلة - ومن ضمنها السيارات -، الأمر الذي أدى إلى تبني المشرع الفرنسي ولو جزئياً لهذه الفكرة في الفقرة الثانية من المادة (٤٨٩) المعدلة في

---

(١) عدنان السرحان، "الإضرار"، المرجع السابق، ص١٠٦.

(٢) المرجع السابق، ص ص١٠٧-١٠٨.

(٣) المرجع السابق، ص ص١٠٨-١٠٩.

(٤) انظر سابقاً، ص ٣٣.

١٩٧٧، من القانون المدني الفرنسي، والتي تنص على أنه: "من أحدث ضرراً للغير في الوقت الذي كان فيه تحت اختلال عقلي، يكون ملزماً كغيره بالتعويض"[1].

مما تقدم يمكن القول بأن فكرة التعدي الإسلامية تطابق فكرة الخطأ الموضوعي[2]، ويؤيد ذلك ما ذكرته المذكرات الإيضاحية للقانون المدني الأردني بقولها: "إن الخطأ في القانون يرادف التعدي في الفقه الإسلامي، أي التعدي الذي يقع من الشخص في تصرفه بمجاوزة الحدود التي يجب عليه التزامها في سلوكه شرعاً وقانوناً"[3].

الفرع الثالث: التطبيقات العملية لتسبب السيارة الإيجابي في الحوادث الفردية

إذا كان قائد السيارة قد باشر الفعل الذي أدى إلى ارتكاب حادث ضد شخص معين، فإن دور هذا الشخص لا يزيد عن التسبب في الحادث، نظراً لاقتصار دوره على مجرد ارتكاب فعل أدت نتائجه إلى حدوث الضرر دون الفعل ذاته، والذي يكون قد باشره قائد السيارة التي ارتكبت الحادث. ومن ذلك اعتبار المجني عليه الذي كان يلهو أسفل السيارة متسبباً في الحادث الناجم عن اصطدامه بمقدمتها وسقوطه على الأرض، لحظة تحرك السيارة التي مرت إطاراتها الخلفية على جسده ورأسه مما أودى بحياته[4]. وكذلك يعد متسبباً في الضرر الذي أصابه الطفل الذي حاول عبور الطريق رغبة في اللحاق بزملائه، ولم يتمكن قائد السيارة من رؤيته فصدمه بالإطار الخلفي للسيارة

(١) نقلاً عن: عدنان السرحان، "الإضرار"، المرجع السابق، ص١١٠.

(٢) عدنان السرحان، "الإضرار"، المرجع السابق، ص١٢٩. ويذكر أن الخطأ الموضوعي بمفهومه السابق لا يتطابق مع مفهوم تحمل التبعية -كما يتبادر للذهن لأول وهلة-، وذلك لأن تأسيس المسؤولية على أساس فكرة تحمل التبعة يفترض بالضرورة أن هناك فوائد (مادية أو معنوية) قد عادت على المسؤول من نشاطه ولذلك فإن المسؤول- يلتزم بتعويض كافة الأضرار التي يسببها نشاطه، وليس الأمر كذلك بالنسبة للخطأ الموضوعي الذي يتطلب حتماً وجود انحراف في السلوك يبرر المسؤولية، بمعنى أن المسؤول يسأل عن الأضرار التي يتسبب في حدوثها بسلوك غير مألوف. إبراهيم أيمن العشماوي، تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨، ص٣٢٤.

(٣) المذكرات الإيضاحية، المرجع السابق، ج١، ص٢٧٩.

(٤) راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٥٩ على قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية العليا، دائرة التمييز، رقم (٨٧) الذي اعتبر الطفل مباشراً للحادث وليس متسبباً – كما ورد بالمتن- على اعتبار "أن الضرر كان ناجماً عن اصطدام المجني عليه وسقوطه على الأرض نتيجة لذلك، فمرت السيارة على جسده عند تحركها". قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية رقم (٨٧) أشار إليه: المرجع السابق،٥٩.

مما أودى بحياته(١). وإذا كان المجني عليه قد سقط من سيارة كانت تقله لحظة مرور سيارة ثانية، والتي كان قائدها يقودها بشكل طبيعي، لكنه صدم المجني عليه مما أودى بحياة الأخير، فإن المجني عليه يعد متسبباً في الضرر الذي أصابه(٢). وكذلك الأمر فإن تسبب قائد السيارة بوفاة ابنه نتيجة خطئه وإهماله يجعل التعدي قائماً من جانبه، ويلزمه تبعاً لذلك بتعويض الضرر(٣).

المطلب الثاني

تدخل السيارة الإيجابي في تصادم السيارات

استكمالاً للبحث في موضوع مسؤولية المتسبب في حوادث السيارات، لا بد من الحديث عن الصورة الأخرى من صور التسبب في حوادث السيارات، والمتمثلة بالتدخل الإيجابي للسيارة بصفتها متسببة في تصادم السيارات، وفي بداية تناول هذا الموضوع يعرض الباحث تطبيقات توضح كيفية تدخل السيارة الإيجابي في تصادم السيارات باعتبارها متسببة فيه، ثم ينتقل للحديث عن مسألة على قدر كبير من الأهمية، وهي مدى إمكانية اعتبار السيارة الساكنة متدخلة في الحادث. ولا بد بعد ذلك من الحديث عن علاقة حراسة السيارة بالتسبب، وأخيراً يجد الباحث أنه من الملائم أن يشير إلى موقف الفقه من التعدي وضرورته لقيام المسؤولية، وذلك في الفروع الآتية:

---

(١) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (٤٢) لسنة ١٩٧٥ تجاري، صدر في ١٩٧٦/١١/١٣. أشار إليه : إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٥٧.

(٢) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (٤٣) لسنة ١٩٧٦ تجاري، صدر في ١٩٧٧/٢/٢٣. أشار إليه: المرجع السابق، ص٥٨.

(٣) تمييز حقوق ٩٢/٨٧٥، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٣، ص١٩٢٣. سبقت الإشارة إليه.

الفرع الأول: التطبيقات العملية لتسبب السيارة الإيجابي في تصادم السيارات

تبنّى الفقه الإسلامي معيار "السيارة الصادمة"[1] بالنسبة لحوادث التصادم بين سيارتين، واعتبر السيارة المصدومة متسببة في الحادث باعتبار أن دورها لم يتجاوز تلقي الصدمة من جانب السيارة الصادمة مباشرة الضرر، وإذا كان دور السيارة المصدومة في إحداث الضرر سلبياً ولم يصدر منها أي فعل أثر في التلف وجلب الضرر بذاته دون واسطة، فإن دورها يقتصر على مجرد التسبب في الحادث. ولذلك يعد متسبباً في الحادث قائد السيارة الذي كان يلتزم الوضع العادي المرعي في السير وفي الجانب الأيمن من الطريق، وعلى الرغم من ذلك اصطدمت به السيارة الثانية التي كان قائدها المتضرر يسير بسرعة كبيرة ولم يقم بالتهدئة عند التقاطع وانحرف جهة اليسار، مما أدى إلى اصطدامه بالسيارة الأولى التي لم يقع منها أي فعل أثر في التلف وجلب الضرر بذاته دون واسطة وكان علة له، الأمر الذي يؤدي إلى القول بأن قائد هذه السيارة يعد متسبباً في الضرر الذي وقع نتيجة حادث التصادم[2]. وكذلك الأمر يعد متسبباً في حادث التصادم قائد السيارة الذي تحرك إثر إضاءة النور الأخضر لإشارة المرور في الوقت الذي أقبلت فيه السيارة الثانية، على الرغم من أن إشارة المرور لم تكن تسمح لقائدها بالسير، مما أدى إلى اصطدامه بالسيارة الأولى، والتي لم يكن مرورها سوى ظرف هيأ لوقوع الحادث ولكنه لم يحصله بذاته دون واسط الأمر، الذي يجعل قائدها مجرد متسبب في الحادث[3]. وإذا كان قائد السيارة يسير بسرعة معتدلة على الطريق فإنه يعد متسبباً في حادث التصادم الذي وقع نتيجة قدوم قائد السيارة الثانية من الخلف، في محاولة لتجاوز السيارة الأولى من جهة اليمين، وحيث أن السيارة الأولى كانت تلتزم يمين الطريق، الأمر الذي جعل قائد السيارة الثانية يتحرك يمين الطريق العام، ويسير على الجزء الترابي منه، محاولاً تجاوز السيارة المعنية فاصطدم بها[4]. وإذا لم يتجاوز دور

---

(١) انظر سابقاً، ص ٢٥.

(٢) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (٥٢) لسنة ١٩٧٩ تجاري، صدر في ١٩٨٠/٢/٦. أشار إليه: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٤٧.

(٣) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (١٥) لسنة ١٩٧٩ مدني، صدر في ١٩٨٠/٤/٣٠. أشار إليه: المرجع السابق، ص ص٧٠-٧١.

(٤) راجع تعليق المرجع السابق، ص٧٠ على قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (٥٩) لسنة ١٩٧٣ تجاري، صدر في ١٩٧٥/٤/٩.

السيارتين التزام يمين الطريق في اتجاهها الصحيح، فإن دورهما يقف عند مجرد التسبب في الحادث الناجم عن قيادة المجني عليه لسيارته بسرعة كبيرة، في اتجاه مضاد لاتجاه السيارتين اللتين انحرف المجني عليه اتجاههما، مما أدى إلى اصطدامه بهما(١). وإذا نجم الحادث عن انحراف سيارة المجني عليه من الجانب الأيمن إلى الجانب الأيسر للطريق، فإن السيارة الثانية القادمة من الاتجاه المقابل والملتزمة لخط سيرها تعد مجرد متسببة في الحادث الذي وقع نتيجة اصطدام السيارة الأولى بها، نظراً لكون السيارة الثانية لم يصدر منها أي فعل جلب الضرر بذاته وكان له سبب دون واسطة، الأمر الذي يعني أن قائد السيارة الثانية ليس سوى متسبب في الحادث لا يلزمه الضمان إلا متعدياً(٢).

ويعد متسبباً بالحادث قائد السيارة الذي لم يتمكن من تفادي السيارة التي حاول قائدها تجاوز سيارة نقل كانت تسير أمامه فانحرف جهة اليسار تاركاً المسرب من الطريق المخصص لسيره، ليدخل في المسرب القادمة منه السيارة الأولى في الاتجاه المقابل، الأمر الذي فاجأ قائد السيارة الأولى وجعله ينحرف إلى أقصى اليمين بصورة أدت إلى خروجه إلى الطريق غير المرصوف، إلا أن ذلك لم يحل دون صدم قائد السيارة الثانية الذي كان يقود سيارته بسرعة كبيرة للسيارة الأولى، التي لم يصدر منها أي فعل أثر في التلف وجلب الضرر بذاته دون واسطة، الأمر الذي يجعل دورها يقف عند مجرد التسبب في الحادث(٣). وإذا كان قائد سيارة النقل قد اضطر لتركها في الطريق بسبب تعطل عجلاتها الخلفية، وكان قد وضع علامات من الحجارة خلفها ومثلثاً عاكساً وترك مصابيح إضاءتها المتقطعة تعمل، فإنه يعد متسبباً في الحادث الذي وقع نتيجة انشغال المجني عليه القادم من الخلف بالحديث مع راكب آخر دون الالتفاف إلى الطريق مما أدى إلى اصطدامه بسيارة النقل التي لم يأتِ قائدها بفعل متلف بذاته، مما يجعله متسبباً في الضرر(٤). وإذا كان

---

(١) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (١١٦) لسنة ١٩٨٠ تجاري، صدر في ١٩٨١/٣/١٨. أشار إليه: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٧٢.

(٢) قرار صادر من القضاء الكويتي في الدعوى رقم(٦٠٧) لسنة ١٩٧١ تجاري كلي. أشار إليه: المرجع السابق، ص٧٢.

(٣) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (١٠٨٥) لسنة ١٩٧٩ تجاري، صدر في ١٩٨٠/٤/١٤. أشار إليه: المرجع السابق، ص ص٧٩-٨٠.

(٤) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (٨٣) لسنة ١٩٨١ تجاري/٢، صدر في ١٩٨٠/٥/٢٧. أشار إليه :المرجع السابق، ص٨١.

اصطدام قائد السيارة الصالون الخصوصي بالسيارة التي أمامه، يرجع إلى كون قائد الشاحنة الذي كان يسير خلف السيارة الخصوصي لم يتمكن من السيطرة على سيارته، فصدم السيارة الصالون الخصوصي ودفعها للاصطدام بالسيارة الثالثة، فإن قائد الشاحنة يعد متسبباً في حادث تصادم السيارتين الأخرتين(١) وإذا اصطدم قائد السيارة العسكرية الذي كان يسير على الطريق العام بعلمود الكهرباء، وبسيارة عسكرية كانت تسير خلفه أثناء محاولته تلافي الاصطدام مع السيارة الخصوصية التي قدمت إلى الطريق العام، قبل التأكد من خلو الطريق من السيارات، فإن قائد السيارة الخصوصية يعد متسبباً في الحادث(٢).

الفرع الثاني: تدخل السيارة الساكنة في تصادم السيارات

ليس ثمة خلاف في كون عدم تحرك السيارة لا يعني بالضرورة عدم تدخلها في الحادث، فقد لا تتحرك السيارة مطلقاً ومع ذلك يسأل قائدها عن الضرر الذي حدث، باعتبار أن سيارته الساكنة قد تدخلت في الحادث، وهذا ما سنتناوله بالتفصيل من خلال البحث في المسألتين الآتيتين:

أولاً: تأصيل مسؤولية السيارة الساكنة

يتطلب تأصيل مسؤولية السيارة الساكنة البحث في موقف الفقه الإسلامي من هذه المسألة وكذلك موقف القانون الوضعي.

أ- مسؤولية السيارة الساكنة طبقاً للفقه الإسلامي

تجب الإشارة إلى أنه ليس ثمة تعارض بين كون السيارة ساكنة وبين اعتبارها متسببة في الحادث، وذلك لأن حركة السيارة ليست شرطاً لاعتبارها متدخلة في الحادث. ويؤيد ذلك ما ذكره الفقهاء المسلمون بشأن إيقاف السيارة في الطريق العام(٣)، تلك المسألة التي لم تكن موضع اتفاق بينهم فقد انقسموا إلى ثلاثة آراء:

---

(١) تمييز حقوق ٨٦/٢٤٥، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٦، ص١٢٦٠. نقلاً عن: محمد خلاد، الاجتهاد القضائي، المرجع السابق، ج٢، ص٦٤٥.

(٢) تمييز حقوق ٧٩/٣٧٢، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٠، ص٦٢٨ .

(٣) بحث الفقهاء المسلمون مسألة إيقاف الدواب في الطريق العام وما ينطبق على الدواب ينطبق على السيارات باعتبارها جميعاً وسائل نقل.

الرأي الأول: يرى أنصار هذا الرأي من الظاهرية أنه إذا نتج عن إيقاف السيارة في الطريق العام للمسلمين ضرر فلا ضمان على قائدها. ويبرر ابن حزم ذلك بالقول: بأن قائد السيارة وإن اعتبر مسيئاً إلا أنه ليس مسيئاً ضامناً قياساً على عدم ضمان عامل السلاح وبائعها في الفتن والاضطرابات لمن قتل بسلاحه، على الرغم من اعتباره مخالفاً ومسيئاً لأنه يعين على قتل الناس بسلاحه، فإن قيل أن غيره هو الذي يتولى القتل، أجيب على ذلك بأن السيارة هي المتولية للإتلاف دون قائدها(١).

الرأي الثاني: يرى أنصاره من المالكية والحنابلة والشافعية، أن من أوقف سيارته في موضع لا يجوز له أن يوقفها فيه في الطريق العام، فإنه يكون ضامناً لما ينتج عن ذلك من ضرر، لتعديه في ذلك الفعل، لأنه ليس من حق قائد السيارة إيقاف سيارته في الطريق، ولأن الانتفاع في الطريق هو أمر مباح للكافة بشرط السلامة، فإن أوقفها في موضع يجوز له أن يوقفها فيه فلا ضمان فيه، وما كان غير مباح ففيه الضمان(٢).

الرأي الثالث: يرى أنصاره من الحنفية والزيدية، أن من أوقف سيارته في حق عام من طريق أو سوق أو ما شابه أو في ملك غيره بغير إذن، ضمن مطلقاً ما نتج عن ذلك من ضرر، لأنه متعد في هذا التسبب، باعتبار أنه ممنوع من إيقاف سيارته في الطريق العام أو في ملك غيره، لأن الطريق وضعت من أجل المرور، والسوق من أجل الانتفاع، وليس من أجل إيقاف

---

(١) ابن حزم، المحلى، المرجع السابق،ج١١، ص٨. سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات، المرجع السابق ص٥٤٧.

(٢) أبو عبد الله مالك بن أنس الأصبحي، الموطأ، تحقيق محمد فؤاد عبد الباقي، ج٢، دار إحياء التراث العربي، مصر، (بدون سنة نشر)، ص٨٦٩. أبو النجا موسى بن أحمد بن سالم المقدسي، زاد المستقنع في الفقه وعلى مذهب الإمام أبي عبد الله أحمد بن حنبل، تحقيق علي محمد عبد العزيز الهندي، مكتبة النهضة الحديثة، مكة المكرمة، بدون سنة نشر، ص١٣٧. محمد بن بدر الدين بن بلبان، أخصر المختصرات في الفقه على مذهب الإمام أحمد بن حنبل، تحقيق محمد ناصر العجمي، ط١، دار البشائر الإسلامية، بيروت، ١٤١٦هـ، ص١٩٢. الفتوحي، تقي الدين محمد بن أحمد الفتوحي، منتهى الإرادات، في جمع المقنع مع التنقيح وزيادات، تحقيق عبد الغني عبد الخالق، ج١، مطبعة دار الجيل للطباعة، ١٩٦٠م، ص٥٢١. أبو الوليد محمد بن أحمد بن رشد، بداية المجتهد ونهاية المقتصد، ج٢، مطبعة الاستقامة، مصر، ١٩٣٨، ص٣١٢.

السيارات لأن ذلك يضر بالمارة [١]. ويستند أنصار هذا الرأي إلى ما ورد عن رسول الله صلى الله عليه وسلم من أن "من أوقف دابة في سبيل من سبل المسلمين أو في أسواقهم فأوطأت يدا أو رجلا فهو ضامن" [١]. وقد ذكر بعض الزيدية، أنه يجب ضمان الضرر الذي ينتج عن إيقاف السيارة إذا لم تجـر العـادة والعرف بإيقاف السيارة في الطريق العام، أما إذا كان ذلك الأمر معتاداً فلا ضمـان فيـه. وذكـر الحنفية أنه لو أوقف قائد سيارة سيارته على باب مسجد مثلاً، فإنه يضمن ما ينتج عـن ذلـك مـن ضرر، أما إن أوقفها في موضع معد لإيقاف السيارات فلا ضمان عليه [٢].

ب- مسؤولية السيارة الساكنة طبقاً للقانون الوضعي

يتفق ما يجري عليه العمل وفق القانون الفرنسي مع ما ذهب إليه فقهاء الحنفية ومن تبعـهم، حيث تعتبر محكمة النقض الفرنسية السيارة المتوقفة في مكان ثابت متدخلة في الحادث، إذا كان مـن شأن توقفها أن يؤدي إلى اضطراب المرور، والذي لا يرتبط بالضرورة بالوقوف المخالف أو غـير المنتظم للسيارة فقد يترتب على وقوف السيارة المنتظم في ظروف معينة اضطراب المـرور، فـي حين أن وقوف السيارة غير المنتظم لا يعني بالضرورة اضطراب المرور، ويترك للقاضي تحديـد ما إذا كان من شأن توقف السيارة أن يحدث اضطراباً في المرور من عدمـه [٤]. وبعبـارة أخـرى يمكن القول بأن قائد السيارة في القانون الفرنسي يضمن ضماناً مطلقاً للأضرار كافة التي تحـدث نتيجة إيقاف سيارته في الطريق العام، دون اعتبار لمدى مشروعية هذا الوقوف من عدمه. ويؤيـد

---

(١) أبو الحسين علي بن أبي بكر المرغياني، الهدايه شرح البدايه، ج٤، المكتبه الإسلاميه، بيروت، ص١٩٨. أبـو عبد الله محمد بن الحسن الشيباني، الأصل المعروف بالمبسوط، تحقيق أبو الوفا الأفغاني، ج٤، إدارة القـرآن والعلوم الإسلامية ، كراتشي، بدون سنة نشر، ص٥٥٧. شرف الدين الحسين بن أحمد بن الحسين الصنعـاني، الروض النضير شرح مجموع الفقه الكبير، ط١، ج٤، مطبعة السعاده، مصـر، ١٣٤٨هـ، ص٢٩٠. ابـن حزم، المحلى، المرجع السابق، ج١١، ص٧. أبو بكر عبد الله بن محمد بن أبي شيبه الكوفي، مصنف ابن أبـي شيبه، تحقيق كمال يوسف الحوت، ط١، ج٥، مكتبة الرشد، الرياض، ١٤٠٩هـ، ص٤٦٥.

(٢) البيهقي، سنن البيهقي الكبرى، المرجع السابق، ص٣٤٤.

(٣) الكاساني، بدائع الصنائع، المرجع السابق، ج٧، ص٢٧٢. زين بن إبراهيم بن محمد بن محمد بن بكر، البحـر الرائق شرح كنز الدقائق، ج٨، دار المعرفة، بيروت، (بدون سنة نشر)، ص٤٠٧. محمد أمين بـن عـابدين، حاشية رد المحتار على الدر المختار، ط٢، ج٦، دار الفكر، بيروت، ١٣٨٦هـ، ص٦٠٤. علي بن أبي بكـر بن عبد الجليل المرغيناني، بداية المبتدئ في فقه الإمام أبي حنيفة، ص٢٥٠ محمد بن علي الشـوكاني، نيـل الأوطار شرح منتقى الأخبار من أحاديث سيد الأخيار، ج٦، دار الجيل، بيروت، ١٩٧٣، ص٧٢. شرف الدين الحسين بن أحمد بن الحسين الصنعاني، الروض النضير، المرجع السابق، ج٤ص٢٩٠.

(٤) محمد منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص ص٥٣-٥٤.

ذلك ما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية، من اعتبار الحكم المطعون فيه معيباً لعدم بحثه مدى تأثير الوقوف المنتظم للسيارة على اضطراب مرور قائد الدراجة فعلى الرغم من أن السيارة تقف في منطقة جانبية دون أن تمس الطريق، فإن وقوفها قد يؤدي إلى اضطراب المرور(١).

وفي واقعة أخرى، أيدت محكمة النقض ذاتها محكمة الموضوع فيما ذهبت إليه الأخيرة من رفض طلب التعويض، المقدم من جانب قائد الدراجة الذي أصيب نتيجة لاصطدام دراجته البخارية بمؤخرة سيارة نقل، كانت واقفة بطريقة منتظمة، استناداً إلى كون وقوف سيارة النقل كان وقوفاً صحيحاً في شارع مضيء والرؤية فيه واضحة، الأمر الذي لا يمكن معه اعتبار وقوف السيارة سبباً في اضطراب المرور، بدورها أيدت محكمة النقض الحكم السابق معتبرة إياه متفقاً مع القانون سواء طبقاً لقانون (٥ يوليو ١٩٨٥) أو طبقاً لقواعد المسؤولية عن الأشياء(٢).

وإذا كانت السيارة قد توقفت بصورة مؤقتة خلال السير فقد اعتبرها القضاء الفرنسي متدخلة في الحادث، إذا كان توقفها قد تم بصورة "غير عادية" أو "غير طبيعية". ويتضح ذلك من عدة وقائع منها: اعتبار السيارة متدخلة في الحادث، إذا تم توقفها بصورة غير طبيعية، نتيجة قيادتها بسرعة كبيرة أفقدت قائدها السيطرة عليها، مما اضطره إلى إيقاف السيارة إثر إشارة المرور بصورة متداخلة مع حركة السيارات التي تليها، الأمر الذي أدى إلى اصطدام إحدى هذه السيارات بها(٣).

وبصدد واقعة أخرى، اعتبر القضاء الفرنسي أن توقف السيارة على جانب الطريق قد تم بصورة غير طبيعية حيث أدى توقفها إلى اصطدام دراجة بخارية بها كانت تسير على الجزء الرملي من الجانب نفسه، بها نتيجة عدم تمكن قائد الدراجة من الانحراف يساراً في عرض الطريق، بسبب مرور سيارة أخرى بجانبه في اللحظة التي حاول فيها تفادي السيارة الأولى، والتي تعد متدخلة في الحادث طبقاً لمعيار الوضع "غير الطبيعي"(٤). وعلى العكس من ذلك فقد رفض

---

(١) نقض مدني فرنسي، صدر في ١٩٨٧/١١/١٨. أشار إليه: محمد منصور، المسؤولية عن السيارات، المرجع السابق، ص٥٤.

(٢) نقض مدني فرنسي، صدر في ١٩٨٦/٧/٢١. أشار اليه: المرجع السابق، ص٥٤.

(٣) نقض مدني فرنسي، صدر في ١٩٨٨/٤/٢٢. أشار إليه: المرجع السابق، ص ص٥٥-٥٦.

(٤) قرار محكمة الاستئناف الفرنسية، صدر في ١٩٨٦/٣/٢٠. أشار إليه: المرجع السابق، ص٥٦.

القضاء الفرنسي اعتبار السيارة، التي توقفت بصورة منتظمة بسبب العطل على الجانب المخصص للطوارئ من الطريق، متدخلة في حادث التصادم نظراً لعدم وجود دليل على الوضع غير الطبيعي للسيارة، وبالتالي على دورها السببي في الحادث(١).

وفي تطور حديث، طبقت محكمة النقض الفرنسية معيار "اضطراب المرور" عندما كانت بصدد تدخل سيارة متوقفة بصورة مؤقتة في الحادث، باعتبار أنه ليس من شأن توقفها على جانب الطريق ليلاً وهي مضيئة أنوارها القوية وفي مكان واضح تسهل رؤيته، أن يؤدي إلى اضطراب المرور(٢).

ويؤدي تطبيق القواعد العامة في المسؤولية عن الأشياء المنصوص عليها في القانون المدني المصري، إلى نتائج متقاربة مع النتائج التي توصل إليها القضاء الفرنسي. ويظهر ذلك جلياً من خلال اشتراط تدخل السيارة تدخلاً إيجابياً في الحادث لقيام مسؤولية حارس السيارة، ويتوافر التدخل الإيجابي كلما كانت السيارة بوضع غير طبيعي أو في مكان غير معتاد الوقوف فيه، واصطدمت سيارة أخرى بها(٣).

ثانياً: مسؤولية السيارة الساكنة طبقاً للقانون المدني الأردني

لعلنا إذا أمعنا النظر في المادة (٢/٢٥٧) من القانون المدني الأردني والتي تنص على أنه: "٢- .. وإن كان -أي الإضرار- بالتسبب فيشترط التعدي أو التعمد أن يكون الفعل مفضياً إلى الضرر" استطعنا القول بأن القانون المدني الأردني يعرف نظرية "الوضع غير الطبيعي" بمفهومها السابق، فعبارة "أن يكون الفعل مفضياً إلى الضرر" تدل على أن المتسبب قد يسأل عن الضرر حتى وإن لم يكن متعمداً أو متعدياً، وذلك إذا كان فعله مؤدياً لا محالة إلى الضرر، حيث يعد الفاعل المتسبب في هذه الحالة بمنزلة الفاعل المباشر، ويسأل -تبعاً لذلك- عن تعويض الضرر على الرغم من عدم تعمده أو تعديه في حدوث ذلك الضرر، وذلك لأن فعله يؤدي حتماً إليه(٤).

---

(١) نقض مدني فرنسي، صدر في ١٩٨٨/٤/٢٧، أشار إليه: محمد منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص٥٦.

(٢) نقض مدني فرنسي، صدر في ١٩٨٦/٧/٢١، أشار إليه: المرجع السابق، ص٥٤.

(٣) لمزيد من المعلومات حول موقف القانون المدني المصري راجع: المرجع السابق، ص ص٦٠-٦١.

(٤) محمد شريف أحمد، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص٢١٦. ويرى جانب آخر من الفقه -على خلاف الرأي الوارد في المتن- أن عبارة "أن يكون الفعل مفضياً إلى الضرر" هي عبارة عديمة الجدوى على اعتبار-

وهو ما يتوافق مع قانون (٥ يوليو لسنة ١٩٨٥) الفرنسي، الذي لا يعد إيقاف السيارة في مكان مسموح الوقوف فيه يحول بالضرورة دون مساءلة قائدها، فمسؤولية قائد السيارة لا ترتبط حتماً بوجود خطأ من جانبه في إيقاف السيارة في مكان لا يسمح الوقوف فيه، تماماً كما هو الحال في القانون المدني الأردني، الذي لا ترتبط فيه مسؤولية قائد السيارة بتعديه في الوقوف في مكان لا يسمح الوقوف فيه، حيث قد يسأل قائد السيارة - في القانون المدني الأردني - إذا كان من شأن وقوفه أن يؤدي إلى إحداث ضرر، استناداً إلى قيام مسؤولية المتسبب عندما "يكون فعله مفضياً إلى الضرر"[1]. فليس من قبيل التزيد - والحالة هذه - قول الباحث بأن عبارة: "أن يكون الفعل مفضياً إلى الضرر" الواردة في المادة (٢٥٧) من القانون المدني الأردني ليست عبارة زائدة، حيث أن تطبيقها يؤدي إلى النتائج ذاتها التي يؤدي إليها تطبيق نظرية "الوضع غير الطبيعي" المعروفة في قانون (٥ يوليو لسنة ١٩٨٥) الفرنسي، بما يتفق أيضاً مع مذهب الحنفية والزيدية الذي يعد قائد السيارة مسؤولاً بصورة مطلقة عن تعويض الأضرار التي يسببها للغير، بالإضافة إلى ذلك فإن الاستغناء عن هذه العبارة من شأنه أن يؤدي إلى جعل مسؤولية قائد السيارة مسؤولية مرتبطة بالضرورة بتعديه في الوقوف، وذلك بإيقافه سيارته في مكان لا يسمح الوقوف فيه، الأمر الذي

- أن كل تسبب يفض بالضرورة إلى حدوث ضرر وإلا لا يكون تسبباً فالإفضاء إلى الضرر يرتبط في حقيقة الأمر بعلاقة السببية بين التعدي والضرر، فهو جزء من مفهوم التسبب وليس شرطاً يغلب فيه وهو أمر مطلوب بالتعمد والتعدي على السواء، وينتهي هذا الجانب من الفقه إلى القول بأنه كان من الأجدر بالمشرع الأردني عدم النص على مثل هذا الشرط. مصطفى الزرقا، الفعل الضار، المرجع السابق، ص٧٣. عدنان السرحان، "الإضرار"، المرجع السابق، ص ص١٣٣-١٣٤. وقد رفضت محكمة التمييز الأردنية الأخذ بهذا الرأي حيث اعتبرت أن ضمان المتسبب في الضرر مشروط بعمله فعلاً مفضياً إلى الضرر فقد جاء في أحد قراراتها "تقضي المادة (٢٥٧) من القانون المدني الأردني بأن الفعل إذا كان مفضياً للضرر فإنه يلزم فاعله بالضمان، وبناءً على ذلك فتعتبر (المميزة) المالكة الأصلية للسيارة بخطئها في كتابة رقم المحرك الصحيح على معاملة التخليص الجمركي ملزمة بضمان الضرر الذي لحق بالمميز ضده، عملاً بنص المادة (٢٥٦) من القانون المدني". تمييز حقوق ٩٠/٢٠٢، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩١، ص١٨١٢. وربما يحسن الأخذ - كما يرى الباحث - برأي محكمة التمييز الأردنية في اعتبار الإفضاء إلى الضرر شرطاً في التسبب وليس أمراً زائداً لأن إعمال النص خير من إهماله.

(١) ومن المتصور حدوث ذلك -مثلاً- في حالة سقوط شخص على سيارة تقف بانتظام في المكان المخصص لوقوف السيارات. ففي هذه الحالة فإن قائد السيارة يسأل بصفته متسبباً ليس استناداً إلى كونه متعدياً -فهو لم يتعدى في وقوفه بالمكان المخصص للسيارات- وإنما استناداً إلى كون وقوف سيارته في مكان الحادث قد أفضى إلى حدوث ضرر.

يعني التضييق من نطاق مسؤولية قائد السيارة على نحو يخالف نظرية "الوضع غير الطبيعي" من جهة، والفقه الحنفي من جهة أخرى؛ لذلك فإن اعتبار الإفضاء إلى الضرر شرط لقيام مسؤولية المتسبب هو أكثر اتفاقاً مع نظرية "الوضع غير الطبيعي" ومع الفقه الحنفي، خاصة فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وبعبارة أخرى فإن عبارة: "أن يكون الفعل مفضياً إلى الضرر" تلتقي نظرية "الوضع غير الطبيعي" في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.

الفرع الثالث: شرط الحراسة لقيام مسؤولية المتسبب

لا يحتاج القارئ للفقه الإسلامي إلى مزيد من الجهد، ليدرك أن قيام مسؤولية المتسبب في الفقه الإسلامي تتطابق مع قيام مسؤولية الحارس، مما يعني أن قيام مسؤولية المتسبب يرتبط بسيطرته الفعلية على السيارة، أي كونه حارساً لها بالمعنى القانوني، فحراسة السيارة تعد شرطاً لقيام مسؤولية المتسبب في الفقه الإسلامي، ويتحقق الفرض السابق في عدة حالات هي:

أولاً: عقد إيداع السيارة

يندرج عقد الوديعة بحسب منظور الفقه الإسلامي ضمن ما يعرف بعقود الأمانة[١]، وهي تلك العقود التي تشترط وجود التعدي أو التقصير لقيام المسؤولية، ولا تكتفي بمجرد تلف المعقود عليه، الأمر الذي يعني أن المودع لديه يسأل عن كل تعد وتقصير في حفظ السيارة المودعة لديه وصيانتها[٢].

ويقر القانون الوضعي بدوره مسؤولية المودع لديه، لكنه ينحو منحى مغايراً للفقه الإسلامي، حيث أن الأخير يقيم مسؤولية المودع لديه، استناداً إلى فكرة التعدي في حفظ السيارة محل عقد الوديعة وصيانتها، بينما يقيم الأول مسؤولية المودع لديه استناداً إلى فكرة الحراسة، بمعنى أن مسؤولية المودع لديه تقوم باعتباره حارساً للسيارة، لكن هذا الأمر لم يكن موضع إجماع قانوني، حيث انقسم الفقهاء بشأن مدى اعتبار المودع لديه حارساً إلى أربعة اتجاهات هي:

---

(١) وفي هذا المعنى تقرر المادة (٨٦٨) من القانون المدني الأردني أن: "١- الإيداع عقد يخول به المالك غيره حفظ ماله ويلتزم به الآخر حفظ هذا المال ورده عيناً. ٢- والوديعة هي: المال المودع في يد أمين لحفظه".

(٢) ابن قدامة، المغني، المرجع السابق، ج٦، ص٣٠٠، الشيرازي، المهذب، المرجع السابق، ج١، ص٣٦٢. المرغيناني، بداية المبتدي، المرجع السابق، ص١٨١. أبو عبد الله محمد بن عبد الرحمن المغربي الدعيني الملاكي، مواهب الجليل لشرح مختصر أبي الضياء سيدي خليل، ط٢، ج٥، دار الفكر، بيروت، ١٣٩٨هـ، ص٢٥٢. أبو بكر أحمد بن علي الرازي الجصاص، أحكام القرآن، تحقيق محمد صادق قمحاوي، ج٣، =

الاتجاه الأول: تنتقل حراسة السيارة بموجب هذا الاتجاه السائد فقهاً وقضاءً من المودع إلى المودع لديه، نظراً لكون الأخير يتمتع بسلطات الاستعمال والرقابة والإشراف(١) على السيارة(٢). وبهذا الاتجاه سارت محكمة التمييز حيث قررت أنه: "**إذا نشأ الحريق الذي أدى إلى إتلاف سيارة المدعي نتيجة عدم اتخاذ تابع المدعى عليه صاحب الكراج الاحتياطات اللازمة، لمنع وقوع الحريق أثناء قيامه بإصلاح السيارة، فإن المدعى عليه يعتبر مسؤولاً بقيمة الضرر الذي لحق بالسيارة عملاً بالمادة (٢٨٨) من القانون المدني**"(٣).

الاتجاه الثاني: يميز هذا الاتجاه بين حالتين فيما يتعلق بالوديعة، فيرى أنه إذا كانت الوديعة بأجر فإن الحراسة تنتقل إلى المودع لديه، بينما إذا كانت الوديعة بدون أجر فإن الحراسة لا تنتقل إلى المودع لديه(٤).

الاتجاه الثالث: يعتبر هذا الاتجاه المودع لديه حارساً للسيارة، إذا كان يتمتع بالسيطرة الفعلية على السيارة دون تفرقة بين الوديعة المأجورة وغير المأجورة. ويخلص هذا الاتجاه إلى القول بأنه على الرغم من التزام المودع لديه بالمحافظة على السيارة، إلا أن ذلك لا يخوله أي سلطة على السيارة. لذا فهو لا يعد حارساً للسيارة، بل تبقى الحراسة للمودع، حيث أن العبرة في الحراسة بالسيطرة الفعلية على السيارة(٥).

- دارإحياء التراث العربي، بيروت، ١٤٠٥هـ، ص١٧٣. أبو عبد الله محمد بن أحمد بن فرح القرطبي، الجامع لأحكام القرآن، تحقيق أحمد عبد العليم البردوني، ط٢، ج٥، دار الشعب، القاهرة، ١٣٧٢هـ، ص٢٥٧.

(١) يقصد بسلطة الاستعمال: تلك السلطة التي تخول الشخص الحق في استخدام الشيء كأداة لتحقيق غرض معين. أما سلطة التوجيه: فهي سلطة الأمر التي ترد على استعمال الشيء، بمعنى أنها السلطة التي تخول الشخص حق تقرير كيف يتم استعمال الشيء ووقت هذا الاستعمال، والغرض من هذا الاستعمال، وتحديد الأشخاص الذين يكون بإمكانهم الاستفادة من هذا الاستخدام، فإذا كان الشيء سيارة، فإن سلطة التوجيه تخول الشخص الذي يتمتع بها حق تعيين الشخص الذي يسمح له بالقيادة، وتعيين الأماكن والطرق التي يسلكها. أم سلطة الرقابة: فهي سلطة فحص الشيء وتعهده بالصيانة والإصلاح والعمل على استبدال أجزاء أخرى بالأجزاء التالفة لضمان صلاحيته للاستعمال في الغرض الذي أعد من أجله. عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، ط٦، ١٩٩٧، ص ص٣٥٥-٣٥٦.

(٢) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص١٤٥.

(٣) تمييز حقوق ٨٤/٢٢٢، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٤، ص٧٣٧.

(٤) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص١٤٥.

(٥) المرجع السابق، ص١٤٥.

الاتجاه الرابع: يميز هذا الاتجاه بين نوعين من الحراسة هما: حراسة التكوين والتي تبقى للمودع، وحراسة الاستعمال والتي تنتقل للمودع لديه، استناداً إلى أن المودع لديه ليست لديه سيطرة على السيارة إلا بالقدر الذي يستلزمه حفظها، فلا يستطيع استعمالها خارج إطار المحافظة عليها، فسيطرة المودع لديه على السيارة تكون فقط بالنسبة لمظهرها الخارجي دون تركيبها الداخلي.

وعليه فإذا أصاب السيارة المودعة في مرآب ضرر نتيجة تسييرها - مثلاً - ، فإن المشرف هو المسؤول، أما إذا كان الضرر الذي أصابها ناتجاً عن أمر داخلي كانفجار محركها -مثلاً- فإن المودع هو المسؤول[1].

ويؤيد جانب من الفقه[2] ما ذهب إليه الاتجاه الأخير من تلازم الحراسة مع السيطرة الفعلية على السيارة، إلا أنه يرى عدم إمكانية تجزئة الحراسة بين المودع والمودع لديه؛ نظراً لعدم قابلية الحراسة للتجزئة، الأمر الذي يجعل السيطرة الفعلية هي المعيار الوحيد للحراسة، ومسألة تحديد هل يعد المودع لديه حارساً أم لا، يترك أمرها للقاضي الذي يفصل فيها استناداً لمدى تمتع المودع لديه بالسيطرة الفعلية من عدمها.

ويرى الباحث أن القول بإمكانية تجزئة حراسة السيارة هو أكثر انسجاماً مع مبادئ العدالة، نظراً لكون قيام المشرف على المرآب بالتأكد من سلامة الآلات الداخلية لجميع السيارات المودعة لديه هو أمر في غاية الصعوبة، إن لم يكن ضرباً من ضروب المستحيل، الأمر الذي يجعل مساءلة المشرف باعتباره حارساً عن الحوادث التي تنتج عن خلل في آلات السيارات المودعة لديه أمر ينطوي على إجحاف بحقه ويتنافى ومبادئ العدالة، لأنه ليس بمقدوره القيام بالتأكد من سلامة الآلات الداخلية لجميع السيارات المودعة لديه، والله تعالى يقول: **"لا يكلف الله نفساً إلا وسعها"**[3].

ثانياً: عقد إعارة السيارة

كان عقد إعارة[4] السيارة مثاراً للجدل في الفقه الإسلامي، الذي انقسم فقهاؤه بشأن مسألة

---

(١) محمد وحيد الدين سوار، شرح القانون المدني، المرجع السابق، ص١٢٨. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص ص١٤٥-١٤٦.

(٢) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص١٤٦.

(٣) سورة البقرة/ مدنية، آية٢٨٦.

(٤) عرفت المادة (٧٦٠) من القانون المدني الأردني العارية بقولها: "الإعارة تمليك الغير منفعة شيء بغير عوض لمدة معينة، أو لغرض معين، على أن يرده بعد الاستعمال".

مدى التزام مستعير السيارة بالتعويض، وقد انبثق هذا الانقسام نتيجة اختلافهم حول مسألة هل يد المستعير هي يد أمانة أم يد ضمان؟

فذهب الحنفية(١) إلى أن عقد إعارة السيارة عقد أمانة، مما يستلزم صدور تعد أوتقصير من جانب المستعير لإلزامه بتعويض المعير، استناداً لعدم وجود سبب يوجب الضمان على المستعير، حيث أنه يحسن للمعير بحفظه لمال الأخير، والله تعالى يقول "**هل جزاء الإحسان إلا الإحسان**"(٢).

واستند فقهاء المالكية من جهتهم إلى قول الرسول الكريم – صلى الله عليه وسلم – : "ليس على المستعير غير المغل ضمان"(٣) للقول بأن المستعير لا يضمن ما لا يمكن إخفاؤه كالعقار ولا ما قامت بينة على تلفه، واستندوا كذلك إلى قوله – صلى الله عليه وسلم – : "بل عارية مؤداة"(٤) للقول بأن المستعير يضمن – وهو ما يهمنا – ما يمكن إخفاؤه كالسيارة التي تسير في الطريق(٥).

وأما الشافعية فقد اشترطوا لإلزام مستعير السيارة بالتعويض أن تكون قد تلفت نتيجة استعمالها بصورة غير مأذون فيها، أما إذا تلفت نتيجة استعمال مأذون فيه فلا يلتزم المستعير بالتعويض(٦).

وأخيراً يستند الحنابلة(٧) إلى قول الرسول الكريم – صلى الله عليه وسلم – :

---

(١) المرغيناني، بداية المبتدي، المرجع السابق، ص١٨٣. أبو بكر محمد بن أبي سهل السرخسي، المبسوط، ج١١، دار المعرفة، بيروت، ١٤٠٦هـ، ص ص١٣٤-١٣٥. ابراهيم بن أبي اليمن محمد الحنفي، لسان الحكام في معرفة الأحكام، ط٢، البابي الحلبي، القاهرة، ١٩٧٣، ص٢١٧.

(٢) سورة الرحمن/ مدنية آية ٦٠ .

(٣) أبو الحسن المالكي، كفاية الطالب الرباني، تحقيق يوسف الشيخ محمد البقاعي، ج٢، دار الفكر، بيروت، ١٤١٢هـ، ص٣٥٧.

(٤) أحمد بن حجر الهيثمي، تحفة المحتاج إلى شرح أدلة المنهاج، تحقيق عبد الله بن سعاف اللحياني، ط١، ج٢، دار حراء، مكة المكرمة، ١٤٠٦هـ، ص٢٧٩.

(٥) محمد بن أحمد بن جزي، القوانين الفقهية المرجع السابق، ص٢٤٥. صالح عبد السميع الأبي الأزهري، الثمر الداني شرح رسالة القيرواني، المكتبة الثقافية، بيروت، بدون سنة نشر، ص ص٥٦١-٥٦٢. أبو الحسن المالكي، كفاية الطالب الرباني، تحقيق يوسف الشيخ محمد البقاعي، ج٢، دار الفكر، بيروت، ١٤١٢هـ، ص ص٣٥٦-٣٥٧.

(٦) محمد الشربيني الخطيب، الإقناع المرجع السابق، ص٣٣١. أبو زكريا يحيى بن شرف بن مري النووي، روضة الطالبين وعمدة المفتين، ط٢، ج٤، المكتب الإسلامي، بيروت، ١٤٠٥هـ، ص٤٣٢. زين الدين بن عبد العزيز المليباري، فتح المعين بشرح قرة العين، ج٣، دار الفكر، بيروت، بدون سنة نشر، ص١٣١.

(٧) ابن قدامة، المغني، المرجع السابق، ج٤ ، ص١٢٨. إبراهيم بن محمد بن سالم بن ضويان، منار السبيل في شرح الدليل، ط٢، ج١، مكتبة المعارف، الرياض، ١٤٠٥هـ، ص٤٠٠. أسعد بن محمد بن حسين النيسابوري الكرابيسي، الفروق في المسائل الفرقية، تحقيق محمد طموم، ط١، ج٢، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية،=

"بل عارية مضمونة"(١) للقول بأن المستعير يضمن ضماناً مطلقاً الأضرار التي تلحق بالسيارة سواء أكان تلفها نتيجة صدور تعدٍ منه أم لا، حيث أن الحديث الشريف ينطوي على إخبار بصفة عقد الإعارة وحكمه، ويتمخض العقد عن مصلحة للمستعير لأن يده تعتبر آخذة(٢) والرسول الكريم - صلى الله عليه وسلم- يقول: "على اليد ما اخذت حتى تؤديه"(٣).

وبهذا الرأي أخذت محكمة التمييز حيث قررت أنه: "**إذا استعمل شخص سيارة شخص آخر استعمالاً أدى إلى إلحاق ضرر به، فيضمن ذلك الشخص بأن يدفع إلى صاحب السيارة العطل والخسارة التي لحقت به من جراء استعمال السيارة**"(٤). لم تشترط محكمة التمييز أي شرط لضمان المستعير وهذا الموقف ينسجم مع رأي فقهاء المذهب الحنبلي.

ويعد مستعير السيارة مسؤولاً من الناحية القانونية عن الأضرار التي تصيب السيارة على اعتبار أن إعارة السيارة من شأنها نقل حراسة السيارة إلى المستعير، نظراً لما تمنحه إياه من السيطرة الفعلية على السيارة(٥)، وهذا ما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية في أحد قراراتها حين اعتبرت "بأن الشخص الذي يتلقى حرية التصرف بالسيارة بموجب عقد الإعارة يمسي حارساً لها

- الكويت، ١٤٠٢هـ، ص٢٨. منصور بن يونس بن إدريس البهوتي، كشاف القناع على متن الإقناع، تحقيق هلال مصيلحي هلال، ج٣، دار الفكر، بيروت، ١٤٠٢هـ، ص٥٢٣. وهبة الزحيلي، نظرية الضمان، المرجع السابق، ص١٥٨.

(١) أبو داوود سليمان بن الأشعث السجستاني الأزدي، سنن أبي داوود، تحقيق محمد محيي الدين عبد الحميد، ج٣، دار الفكر، بدون سنة نشر، ص٢٩٦. أبو الطيب محمد شمس الحق العظيم أبادي، عون المعبود شرح أبي داوود، ط٢، ج٩، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤١٥هـ، ص٣٤٥.

(٢) وهذا بخلاف يد المودع التي تعد معطية.

(٣) أبو الفضل أحمد بن علي بن حجر العسقلاني، فتح الباري شرح صحيح البخاري، تحقيق محمد فؤاد عبد الباقي ومحب الدين الخطيب، ج٥، دار المعرفة، بيروت، ١٣٧٩هـ، ص٢٤١. عمر بن علي بن الملقن الأنصاري، البدر المنير تخريج أحاديث الشرح الكبير، تحقيق حمدي عبد المجيد إسماعيل، ط١، ج٢، مكتبة الرشد، الرياض، ١٤١٠هـ، ص٩٧. محمد بن علي الشوكاني، نيل الأوطار المرجع السابق ص٤٠. أبو محمد عبد الله بن علي بن الجارود، المنتقى في السنن، تحقيق عبد الله عمر البارودي، ط١، مؤسسة الكتاب الثقافية، بيروت، ١٩٨٨، ص٢٨١.

(٤) تمييز حقوق ٦٧/٢٩٠ ، مجلة نقابة المحامين لسنة١٩٦٧، ص١١٩٢ .

(٥) ابراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص١٤٢. عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق ص٤٨. أحمد شوقي عبد الرحمن، مسؤولية المتبوع باعتباره حارساً، دار الفكر العربي، سنة الطبع١٩٧٦، ص١١٦.

خلال فترة العقد"(١)، بيد أن معير السيارة قد يرغب في بعض الأحيان بالاحتفاظ بسلطته في الرقابة والإشراف على السيارة، الأمر الذي يترتب عليه بقاء حراسة السيارة له وعدم انتقالها للمستعير. وبعبارة أخرى يمكن القول بأنه يشترط لقيام مسؤولية مستعير السيارة عن الأضرار التي تصيبها أن يكون متمتعاً بسلطة الإشراف والتوجيه والرقابة على السيارة، أي أن مسؤولية مستعير السيارة تدور مع السيطرة الفعلية عليها وجوداً وعدماً. وبناءً عليه، يعد حارساً مستعير السيارة الذي يستعيرها لفترة معينة ولوجهة محددة إذا كان قد انفرد باستعمال السيارة بحرية، تحقيقاً لغاية محددة دون أدنى تدخل من المعير. بينما لا يعد مستعير السيارة الذي يرافقه المعير من أجل تتبع طريقة الاستعمال وإعطاء الإرشادات اللازمة حارساً للسيارة، لأن الحراسة في هذه الحالة تبقى للمعير باعتبار أنه لم يتخل عن سلطته على السيارة للمستعير(١)، ولذلك لا يعد الشخص الذي يعير سيارته لصديقه ويبقى بجانبه، أو يبقى سائقه على السيارة أنه قد تخلى عن حراستها، لأنه قد احتفظ بسلطته على السيارة وقت الإعارة، وهذا بخلاف الحالة التي يعير فيها الشخص سيارته لصديقه لفترة محددة دون الاحتفاظ بسلطة الرقابة والتوجيه، الأمر الذي ينقل حراسة السيارة للأخير لكونه يتمتع بسلطة الرقابة والإشراف والتوجيه على السيارة(٢).

ولا يحول أن تكون هناك مصلحة للمعير في إعارة السيارة دون انتقال الحراسة للمستعير، إذا كان هذا الأخير يسيطر على السيارة وغير خاضع في استعمالها لرقابة وتوجيه المعير(٤). وفي هذا المعنى تقرر محكمة النقض الفرنسية: "أن كون إعارة السيارة للمصلحة المشتركة للمعير والمستعير، فإن ذلك لا يكفي لاحتفاظ المالك المعير بالحراسة ما دامت السيطرة الفعلية على السيارة

---

(١) نقض مدني فرنسي صادر بتاريخ ١٩٥١/١١/١٢. نقلاً عن: عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص٥٠.

(٢) يشار إلى أن ذلك الوضع لا ينطبق على القانون المدني الأردني الذي يعتبر قائد السيارة هو الحارس الفعلي لها أياً كان هذا القائد مالكاً للسيارة أم مستعيراً لها أم مستأجراً لها أم غيره. ذلك أن قائد السيارة هو الذي يسيطر في واقع الأمر على السيارة سيطرة فعلية من حيث الإشراف والرقابة والتوجيه. وسوف نعرض لهذا الأمر لاحقاً انظر لاحقاً ص١٣٨ .

(٣) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص١٤٣. عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص ص٤٨-٤٩.

(٤) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص١٤٤.

للمستعير"(١) ، ويترك لقاضي الموضوع مسألة تحديد مدى احتفاظ معير السيارة بسيطرته الفعلية عليها ويحدد القاضي ذلك في ضوء عدة أمور منها: ظروف الإعارة والعلاقة بين طرفيها والغموض منها....الخ، فقد يستنتج القاضي احتفاظ المعير بالحراسة من قصر مدة الإعارة، كإعارة السيارة لصديق للذهاب بها إلى مكان قريب، أو من كون المستعير زوجاً أو قريباً أو صديقاً مقرّباً(٢).

وترتبط حراسة السيارة الفعلية في القانون المدني الأردني بقيادتها، بمعنى أن الشخص الذي يتولى قيادة السيارة هو الذي يعد -وحده- دون غيره حارساً فعلياً لها، الأمر الذي يشير إلى اعتبار مستأجر السيارة الذي يتولى قيادتها(٣) في القانون المدني الأردني حارساً فعلياً لها(٤).

ثالثاً: عقد إيجار السيارة

يندرج عقد إيجار(٥) السيارة ضمن ما يعرف في الفقه الإسلامي "بإجارة المنافع" باعتبار أن المعقود عليه هو المنفعة المتمثلة في قيادة السيارة، ونظراً لكون السيارة المعقود عليها في إجارة المنافع أمانة في يد المستأجر، لذلك يشترط صدور تعدٍ أو تقصير من جانب المستأجر أدى إلى تلف السيارة لإمكانية مساءلة الأخير عن هذا التلف(٦).

ويستند القانون الوضعي إلى فكرة الحراسة كأساس لمساءلة مستأجر السيارة عن الأضرار التي تلحق بها نتيجة قيادة المستأجر لها، والذي يعد حارساً للسيارة في حالة قيادته لها، إلا أنهم

---

(١) نقض مدني فرنسي، صادر بتاريخ ١٩٩١/١١/١٢، سبقت الإشارة إليه. أشار إليه: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص١٤٤.

(٢) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص١٤٥. أحمد شوقي عبد الرحمن، مسؤولية المتبوع، المرجع السابق، ص١١٨.

(٣) يشار إلى تولي سائق السيارة المستأجرة من شأنه أن يؤدي إلى اعتبار السائق حارساً فعلياً للسيارة في القانون المدني الأردني.

(٤) انظر لاحقاً ص١٣٨.

(٥) عرفت المادة (٦٥٨) من القانون المدني الأردني عقد الإيجار بقولها: "الإيجار تمليك المؤجر للمستأجر منفعة مقصودة من الشيء المؤجر لمدة معينة لقاء عوض معلوم".

(٦) وهبة الزحيلي، نظرية الضمان، المرجع السابق، ص١٦٢. سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات، المرجع السابق، ص٦٣. أبو إسحاق إبراهيم بن محمد بن عبد الله بن مفلح الحنبلي، المبدع في شرح المقنع، ج٥، المكتب الإسلامي، بيروت، ١٤٠٠هـ، ص١١٣. ابن قدامة، المغني، المرجع السابق، ج٥، ص٣١٢. البهوتي، كشاف القناع، المرجع السابق، ج٤، ص١٥. ابن ضويان، منار السبيل، المرجع السابق، ج١، ص٣٩٣.

ينقسمون بشأن أساس انتقال الحراسة إلى المستأجر في هذه الحالة إلى ثلاثة آراء:

الرأي الأول: يرى جانب من الفقه أن عقد إيجار السيارة يكفي بحد ذاته لانتقال حراسة السيارة من المؤجر إلى المستأجر(١)، وهو ما أكدته محكمة النقض الفرنسية حين اعتبرت "أن مجرد استلام المستأجر للسيارة يجعله حارساً لها، ويسأل عن الأضرار كافة التي يحدثها للغير"(٢). ويقترب هذا الرأي من موقف القانون المدني الأردني، حيث يعتبر القانون المدني الأردني أن قائد السيارة هو الحارس الفعلي لها، ولذلك فإن مجرد قيادة المستأجر للسيارة المؤجرة يؤدي إلى اعتباره حارساً فعلياً لها، وبعبارة أخرى فإن مستأجر السيارة يعد في القانون المدني الأردني حارساً للسيارة بمجرد استلامه لها.

الرأي الثاني: يرى جانب من الفقه أنه يجب التفرقة بين نوعين من الحراسة: حراسة التكوين والتي تبقى للمؤجر، حراسة الاستعمال والتي تنتقل للمستأجر(٣). وقد رفضت محكمة النقض الفرنسية الأخذ بالرأي السابق، حيث قررت "مبدأ عدم قابلية الحراسة للتجزئة، وانتقالها كاملة للمستأجر دون تفرقة بين حراسة التكوين وحراسة الاستعمال"(٤).

الرأي الثالث: يرى جانب من الفقه أن حراسة السيارة لا تنتقل إلى المستأجر إلا إذا اكتسب عليها السيطرة الفعلية، والتي تخوله الحق في استعمال ورقابة وتوجيه السيارة المستأجرة، ويضيف هذا الجانب من الفقه قوله أن إيجار السيارة وإن كان يؤدي إلى نقل الحراسة إلى المستأجر في معظم الأحيان، إلا أن ذلك ليس بالأمر الحتمي دوماً، نظراً لكون انتقال الحراسة للمستأجر يتلازم بالضرورة مع انتقال السيطرة الفعلية إليه، ويخلص هذا الجانب من الفقه إلى نتيجة مفادها أن إيجار السيارة مع احتفاظ المستأجر بحق قيادتها، يعد قرينة على انتقال الحراسة من المؤجر إلى المستأجر(٥).

بدورها لم تجعل محكمة التمييز الأردنية السيطرة الفعلية على السيارة المستأجرة سبباً للالتزام بالتعويض، حيث ألزمت المؤجر على الرغم من أنه ليس حارساً للسيارة بتعويض الأضرار

---

(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص١٣٧.

(٢) نقض مدني فرنسي، صدر في ١٩٥٣/٦/١١. أشار إليه: المرجع السابق، ص١٣٧.

(٣) المرجع السابق، ص١٣٨.

(٤) نقض مدني فرنسي، صدر في ١٩٥٣/٦/١١.سبقت الإشارة إليه.

(٥) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص١٣٦.

كافة التي تقع أثناء فترة التأجير، ويدل على ذلك قولـــها: ".. **يلـتزم المؤمــن تجـاه المضــرور بالتعويض عن كامل الضرر الذي لحق بالمدعين جراء وفاة مورثهم بالتكافل والتضامن مع شـركة السيارات السياحية**[١] **بحكـم مسؤوليتها القانونية كمالكة للسيارة التــي كـان يقودهـا مـورث المدعين..**"[٢]. وفي قرار آخر[٣] أكدت المحكمة: "**أن زوجة مســتأجر الســيارة الســياحية التـي تدهورت بخطئه وبسبب منه ونتج عن الحادث إصابتها بأضرار جسيمة بالغة: نتج عنها إجهاضها وإصابتها بعاهة دائمة، تستفيد من التأمين الشامل**[٤]".

يتضح مما سبق أن مؤجر السيارة يسأل عن تعويض الأضرار كافة التي تلحق بالمســتأجر، أو الأضرار التي يلحقها الأخير بالغير، فمحكمة التمييز تلزم مــالك الســيارة "المؤجـر" بتعويـض الأضرار التي ألحقها مستأجر السيارة بزوجته نتيجة لخطئه، وبذلك تكون المحكمة قد خرجت عــن قواعد الحراسة الفعلية وعمدت إلى الأخذ بمفهوم التسبب في الفقه الإسلامي، من جهة، ومن جهــة أخرى عمدت إلى الأخذ بقواعد الحراسة القانونية[٥]، ومثل هذا الموقف له ما يبرره خصوصــاً إزاء تزايد أعداد المتضررين من حوادث السيارات السياحية، وهو ما جعل المشرع الأردني يشــترط أن تكون جميع السيارات السياحية مؤمنة تأميناً شاملاً، لعله بذلك يقي المتضرر خطر الرجــوع علــى

---

(١) يشار إلى أن تأجير السيارات يقتصر على السيارات السياحية حيث تمنع المادة (١٢/٦٦) مــن قـانون السـير الأردني "استعمال السيارة الخصوصية أو استغلالها مقابل العوض أو الأجرة مهما كان نوعهما أو وصفــهما". وهذا ما أكدته محكمة التمييز بقولها: "إذا اشترط عقد التأمين لصحة الضمان أن لا يقع التلف أثنــاء وجـود السيارة المؤمنة بإجارة الغير، فإن تأجيرها ووقوع التلف وهي في يد المستأجر يعفي شركة التـأمين مـن مسؤولية الضمان ومن التعويض". تمييز حقوق ٦٥/٤٦١، مجلة نقابة المحامين، ١٩٦٦، ص٥٠٩ وجاء فـي قرار آخر "لا يجوز استعمال السيارة الخاصة لنقل الأشخاص أو البضائع مقابل عوض أو تأجيرهــا للغـير لتكون في خدمته، ويشكل استعمالها على هذا الوجه جريمة يعاقب عليها القانون إن الاتفاق علــى تـأجير السيارة الخصوصية للغير لتكون في خدمته هو اتفاق ممنوع بمقتضى القانون..". تمييز حقــوق ٦٧/٢٧٥، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٦٧، ص١٠٠.

(٢) تمييز حقوق ٩١/٥٤٧، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٢، ص٥٢٦.

(٣) تمييز حقوق ٩٣/٣٩٤، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٣، ص٢٠٤٠.

(٤) يذكر أن المادة (٦/ب) من نظام مكاتب تأجير السيارات تنص على أنه: "يشـترط فـي ترخيـص السـيارات السياحية ما يلي: ب- أن تكون جميع السيارات مؤمنة تأميناً شاملاً لدى إحدى شركات التـأمين العاملـة فـي المملكة".

(٥) يلتقي الفقه الإسلامي مع نظرية "الحراسة القانونية" للسيارة. انظر لاحقاً ص١٣٧ .

مستأجر غير مليء، وخيراً فعل القضاء الأردني بإلزامه مالك السيارة "مؤجرها" بالتعويض عن الأضرار كافة التي تقع أثناء فترة تأجيرها.

وقد أكدت محكمة التمييز الأردنية أن مسؤولية مؤجر السيارة السياحية تعد مسؤولية مطلقة عن الضرر الذي يحدث للغير بما فيهم مستأجر السيارة بقولها: "استقر الاجتهاد على أن التأمين الشامل هو التأمين الذي تلتزم بموجبه الشركة المؤمنة بالتأمين على الأشخاص، والتأمين عن الأضرار بنوعيه وهما التأمين على الأشياء والتأمين من المسؤولية، وأن المستفيد من التأمين لغايات المادة (٩٢٠) مدني هو المؤمن له وتابعه وكل من يقود السيارة بموافقته، مما يعني أن مورث المميز ضدها الذي استأجر السيارة السياحية المؤمنة لدى شركة التأمين المميزة يعتبر مشمولاً بعقد التأمين، ومستفيداً منه باعتباره من الغير"(١).

الفرع الرابع: مدى اشتراط تعدي المباشر والمتسبب في حوادث السيارات

على الرغم من صراحة نص المادة (٢٥٧) من القانون المدني الأردني، باعتبار التعدي شرطاً في التسبب دون المباشرة بقولها: "١- يكون الإضرار بالمباشرة أو التسبب ٢- فإن كان بالمباشرة لزم الضمان ولا شرط له، وإذا وقع بالتسبب فيشترط التعمد أو التعدي أو أن يكون الفعل مفضياً إلى الضرر". وجدت هناك عدة آراء بشأن مدى اشتراط التعدي في المباشرة في القانون المدني الأردني، حيث ذهب جانب من الفقه إلى القول بأن التعدي هو شرط في كل من المباشرة والتسبب على السواء، لعدم إمكانية وجود مسؤولية دون عدوان، ويبرر هذا الجانب من الفقه(٢) رأيه بالقول:

أولاً: إن المادة (٦١) من القانون المدني الأردني، والتي تنص على أن: "الجواز الشرعي ينافي الضمان فمن استعمل حقه استعمالاً مشروعاً لا يضمن ما ينشأ عن ذلك من ضرر" تحول دون مساءلة المباشر عن الأضرار التي يتسبب بها نتيجة استعماله لحقه استعمالاً مشروعاً.

ولم يجد هذا الرأي قبولاً من محكمة التمييز الأردنية فهي لم تأخذ بقاعدة "الجواز الشرعي

---

(١) تمييز حقوق ٩١/٥٤٧، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩١، ص٥٢٦.

(٢) محمد يوسف الزعبي "مسؤولية المباشر"، المرجع السابق، ص١٧٥. وانظر في هذا الاتجاه أيضاً: مصطفى الزرقا، الفعل الضار، المرجع السابق، ص٧٩.

ينافي الضمان" على إطلاقها[١].

ثانياً: إن المادة (٢٩٢) من القانون المدني الأردني والتي تنص على أن "استعمال الحق العام مقيّد بسلامة الغير فمن استعمل حقه العام وأضرّ بالغير ضرراً يمكن التحرز منه كان ضامناً"، تكفل للمباشر الحق في استعمال الرخص أو الحقوق العامة بشرط عدم الاعتداء على الغير، وبعبارة أخرى، إذا أدى استعمال المباشر إلى ضرر أصاب الغير، وكان هذا الضرر أمراً لا يمكن التحرز منه أو لا يمكن دفعه، فلا تقوم مسؤولية المباشر عن تعويض الضرر الذي أصاب الغير، أما إذا كان الضرر من الأضرار التي يمكن الاحتراز منها أو دفعها، فإن مسؤولية المباشر عن تعويض هذا الضرر تكون مسؤولية كاملة. ويخلص هذا الجانب من الفقه إلى نتيجة مفادها أن مسؤولية المباشر عن الضرر الذي يلحق بالغير نتيجة استعمال حق أو إتيان رخصة لا تقوم إلا إذا تجاوز المباشر حدود حقه، أو انحرف في استعمال الرخصة التي يمنحها إياه القانون، وبعبارة أخرى، إلا إذا كان متعدياً. ولا تقر محكمة التمييز ما ذهب إليه هذا الرأي حيث اعتبرت: **"أن قيادة السيارة في الطريق العام وإن كان مباحاً إلا أنه مقيد بشرط السلامة. والأصل فيه مسؤولية السائق عن أي ضرر يلحقه مباشرة بالآخرين، وثبوت أن السائق لم يكن مقصراً أو مخالفاً لأنظمة السير لا يعفيه من المسؤولية، وذلك عملاً بالمادة (٩٢) من المجلة وشرحها لعلي حيدر، وكذلك المادة (٩٢٦). على سائق السيارة أن يتحمل المسؤولية ما دام قد قبل سوق السيارة، فإذا باشر الضرر كان ضامناً"**[٢].

---

(١) فقد ذهبت المحكمة إلى القول بأنه: "استقر اجتهاد الفقه والقضاء على أن الزوجين المسيحيين اللذين تزوجا زواجاً صحيحاً وفق الطقوس الدينية المسيحية، ثم اعتنق الزوج الإسلام وطلق زوجته فإنه يكون ملزماً بتعويضها عن الضرر الذي أصابها من جراء تطليقها، وإن استعمال الزوج المسلم حقه الشرعي في تطليق زوجته المسيحية لا يعفيه من ضمان الضرر لأن قاعدة (الجواز الشرعي ينافي الضمان) لا تطبق في الحالة التي يستعمل فيها الشخص حقه الشرعي استعمالاً يتعارض مع الالتزامات المترتبة عليه، بمقتضى عقد الزواج الذي يجعل رابطة زواج المسيحية رابطة أبدية". تمييز حقوق ٨١/٢٤٧، مجلة نقابة المحامين، ١٩٨١، ص١٩٢٢. وانظر أيضاً تمييز حقوق ٧٤/٢٩٦، مجلة نقابة المحامين، ١٩٧٥، ص٦٧١. واستناداً إلى القرار السابق يمكن القول بأن قاعدة: "الجواز الشرعي ينافي الضمان" لا تنطبق في حالة مباشرة قائد السيارة للضرر الناتج عن قيادة سيارته، فمحكمة التمييز لم تعتبر ممارسة الحق سبباً للإعفاء من الضمان، مما يعني أن مباشرة قائد السيارة للضرر يلزمه بالتعويض سواء أكان متعسفاً في استعمال حقه أم غير متعسف. انظر سابقاً ص١٩.

(٢) تمييز حقوق ٧٥/١٤، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٧٥، ص١٢٢٢.

ويرى جانب آخر من الفقه الوضعي(١) أنه ليس ثمة حاجة لوجود تعدٍ من جانب المباشر حتى تقوم مسؤوليته عن الضمان، استناداً إلى كون الضمان هو من خطاب الوضع وليس من خطاب التكليف وبيان ذلك: أن الحكم الشرعي ينقسم إلى قسمين هما(٢): حكم تكليفي وهو "ما يقتضي طلب الفعل أو الترك أو التخيير بين الفعل والترك". وحكم وضعي وهو "ما يقضي جعل شيء سبباً لآخر أو شرطاً له أو مانعاً منه". وتكمن التفرقة بين الحكمين في الأمور الآتية:

أولاً: إن الغاية من الحكم التكليفي هو طلب فعل من المكلف أو كفه عن فعل أو تخييره بين فعل الشيء والكف عنه، في حين يهدف الحكم الوضعي إلى بيان ارتباط أمر بآخر بجعله سبباً له أو بجعله شرطاً له أم مانعاً منه(٣).

ثانياً: يجب أن يكون ما طلب فعله أو الكف عنه أو خير بين فعله والكف عنه بموجب الحكم التكليفي أمراً مقدوراً للمكلف، باستطاعته القيام به أو الكف عنه، وذلك لأنه من المقرر شرعاً أن: "التكليف لا يكون إلا بمقدور" فالله تعالى لا يكلف العباد إلا بما في وسعهم وطاقتهم وما كان في قدرتهم لأن: "لا تخيير إلا بين مقدور ومقدور". ومثل هذا الأمر ليس شرطاً في الحكم الوضعي، حيث أن ما جعل سبباً أو شرطاً أو مانعاً قد يكون أمراً في مقدور المكلف، بحيث إذا باشره ترتب عليه أثره، وقد يكون أمراً في غير مقدور المكلف، بحيث إذا وجد ترتب عليه

---

(١) محمد شريف أحمد، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص٢١٤. عدنان السرحان، "الإضرار"، المرجع السابق، ص١١٦. سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات، المرجع السابق، ص٢٢٩. عبد القادر الفار، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص١٨٧. أنور سلطان، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص٣٠٣.

(٢) إبراهيم عبد الرحمن إبراهيم، علم أصول الفقه الإسلامي، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص٢٦٠.

(٣) محمد شريف أحمد، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص٢١٤. إبراهيم عبد الرحمن إبراهيم، علم أصول الفقه، المرجع السابق، ص٢٦١. عبد الوهاب الخلاف، علم أصول الفقه، ط١١، دار القلم، الكويت، ١٩٧٧، ص١٠٣.

أثره[١] وهذا ما ينطبق على مسألة ضمان المباشر، وبناءً عليه فإن مساءلة المباشر رغم عدم تعديه هو أمر لا يخلو من المنطقين الشرعي والقانوني[٢].

وظهر جانب من الفقه الحديث يجعل التعدي أمراً مفترضاً في المباشرة، حيث يذهب هذا الجانب من الفقه إلى القول بأن مباشرة الفعل الضار تنطوي على قيام قرينة على تعدي المباشر، ولكن هذه القرينة هي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس فالتعدي وفق هذا الرأي هو أمر مطلوب في المباشرة والتسبب على السواء، وغاية الأمر أن التعدي واجب الإثبات في التسبب، في حين أنه مفترض افتراضاً قابلاً لإثبات العكس في المباشرة، بإثبات كونه أمراً مأذوناً به شرعاً أو قانوناً[٣].

ويميل الباحث إلى عدم اشتراط التعدي في المباشرة في مجال حوادث السيارات، وذلك للاعتبارات الآتية:

أولاً: يدل التطور التاريخي للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء، على أن اشتراط التعدي في المباشرة هو أمر مرغوب عنه، حيث أن اشتراط تعدي حارس السيارة حتى يمكن مساءلته بصفته مباشراً، يتوافق مع ما كان يتطلبه الفقه الفرنسي[٤] من ضرورة إثبات الخطأ في جانب حارس الأشياء، حتى تقوم مسؤوليته عن الضرر الذي يلحق بالغير. ومن المعلوم أن الفقه الفرنسي قد تحول عن هذا الاتجاه الذي يقيم المسؤولية عن الأشياء على الخطأ واجب الإثبات إلى الاتجاه الذي يقيمها -أي المسؤولية- على الخطأ المفترض افتراضاً غير قابل لإثبات العكس، ومع الاتجاه الحديث للفقه والقانون المدني الفرنسي الحديث، يتوافق عدم اشتراط التعدي في المباشرة وجعل "المباشر ضامناً وإن لم يتعدَّ".

ثانياً: ولعل الرأي الذي يعتبر أن هناك قرينة على وجود التعدي في حالة المباشرة، ويجعل من هذه القرينة قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس بإثبات أن التعدي أمر مأذون به

---

(١) محمد شريف أحمد، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص٢١٤. إبراهيم عبد الرحمن إبراهيم، علم أصول الفقه، المرجع السابق، ص٢٦١. عبد الوهاب الخلاف، علم أصول الفقه، ط١١، دار القلم، الكويت، ١٩٧٧، ص١٠٣.

(٢) محمد شريف أحمد، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص ص٢١٤-٢١٥.

(٣) مصطفى الجمال، "تقييم مواقف الفقه والقضاء من أحكام المسؤولية التقصيرية في قانون المعاملات المدنية"، مجلة الأمن والقانون، كلية شرطة دبي، السنة الرابعة، العدد الأول، ١٩٩٦، ص١٩٥.

(٤) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، ج١، ص ص ١٠٧٩ - ١٠٨٠ .

شرعاً أو قانوناً. فلعل هذا الرأي -على وجاهته- لا يجد مجالاً لتطبيقه فيما يتعلق بحوادث السيارات -على وجه الخصوص-، لأنه لا يتصور من الناحية العملية أو القانونية وجود حادث مأذون به شرعاً أو قانوناً(١).

ثالثاً: كما أن عدم اشتراط التعدي لقيام مسؤولية مباشر الضرر في حوادث السيارات ينسجم مع الاتجاه القانوني المعاصر، الذي يسعى إلى رعاية جانب المتضرر من حوادث السيارات بأكبر قدر ممكن، ومن ذلك اكتفاء قانون (٥ يوليو لسنة ١٩٨٥) الفرنسي بالتدخل المادي لأي سيارة في الحادث لإلزام حارسها بتعويض المتضرر دون اشتراط توافر علاقة السببية الفعالة بين تدخل السيارة والحادث، وهذا يقارب جعل "المباشر ضامناً وإن لم يتعد".

(١) انظر سابقاً ص٤، قد يجد هذا الرأي مجال لتطبيقه على نطاق ضيق استثناء كما إذا أقدم أحد المقاتلين -مثلاً- على صدم عدد من جنود الأعداء، فإنه لا يسأل لأن فعله جائز شرعاً وقانوناً . ولا يقدح ذلك فيما ذهب إليه الباحث، حيث أن الحالة السابقة هي حالة استثنائية والاستثناء لا يقاس عليه لأن "الأحكام تبنى على الغالب".

الفصل الثالث

الفصل الثالث

اجتماع المباشر والمتسبب في حوادث السيارات

تحظى قاعدة "اجتماع المباشر والمتسبب" بأهمية خاصة في الفقه الإسلامي، لأن هذه القاعدة تنظم المسؤولية في حالة تعدد الأفعال المؤدية إلى الضرر، ولما كان الجانب الأكبر من حوادث السيارات ينطوي على أكثر من فعل يؤدي إلى حدوث الضرر، فإن ذلك يبرز أهمية قاعدة "اجتماع المباشر والمتسبب" في مجال حوادث السيارات، كونها تنطوي على أكثر من فعل واحد ومثال ذلك التصادم الذي يقع بين سيارتين بسبب خروج إحدى السيارتين من المسرب المخصص لسيرها، ودخولها في المسرب المخصص للسيارات القادمة من الاتجاه المقابل، مما أدى إلى اصطدام هذه السيارة بسيارة أخرى كانت قادمة من الاتجاه المقابل بشكل يتفق وقواعد السير. إن هذا المثال ينطوي على فعل مباشر وآخر متسبب في إحداث الضرر. ولما كانت الرسالة قد تناولت في الفصل الأول لمسؤولية المباشر في حوادث السيارات، وفي الفصل الثاني لمسؤولية المتسبب فيها، فإن هذا الفصل يبحث في مسؤولية المباشر والمتسبب في حالة اجتماعهما معاً. ولئن كانت القاعدة العامة عند اجتماع المباشرة والتسبب توجب تقديم المباشر على المتسبب، إلا أن هناك حالات توجب الخروج على الأصل، ولذلك سيتم بحث القاعدة العامة في اجتماع المباشر والمتسبب في حوادث السيارات في مبحث أول، ومن ثم تبحث الاستثناءات التي ترد على القاعدة العامة في مبحث ثان.

المبحث الأول

تقديم المباشرة على التسبب في حوادث السيارات

إذا تعددت الأسباب المؤدية إلى الحادث، فإن الفقه الإسلامي من شأنه تقديم الفعل المباشر الذي أدى مباشرة إلى وقوع الحادث على الفعل الذي تسبب فيه. وهذا هو موضوع هذا المبحث، ويتطلب البحث في تقديم المباشر على المتسبب أن نعرض لتأصيل قاعدة "تقديم المباشر على المتسبب" في مطلب أول، ومن ثم نعرض تطبيقات عملية لقاعدة تقديم المباشر على المتسبب في حوادث السيارات في مطلب ثان، ونوضح علاقة الحراسة الفعلية على السيارة بتلك القاعدة في المطلب الثالث.

المطلب الأول

تأصيل قاعدة "تقديم المباشرة على التسبب"

لعل الحاجة إلى قاعدة "تقديم المباشر على المتسبب" تظهر - كما سبق القول - عندما تتعدد الأفعال المؤدية إلى الضرر، حيث يعالج الفقه الإسلامي هذا التعدد من خلال تقديم المباشرة على التسبب أما القانون الوضعي فإنه لعدم تبنيه قاعدة "تقديم المباشر على المتسبب" فإنه يعالج مسألة تعدد الأفعال المؤدية إلى الضرر من خلال نظريات قانونية مختلفة.

ويعرض هذا المطلب موقف الفقه الإسلامي وموقف القانون الوضعي من مسألة تعدد الأفعال المؤدية إلى الضرر، وذلك من خلال توضيح موقف الفقه الإسلامي من قاعدة "تقديم المباشر على المتسبب" في فرع أول، وبيان موقف القانون الوضعي من مسألة تعدد الأسباب في فرع ثان، ومن ثم مقارنة موقف الفقه الإسلامي مع موقف القانون الوضعي في فرع ثالث.

الفرع الأول: "تقديم المباشرة على التسبب" في الفقه الإسلامي

إذا تعددت الأفعال المؤدية إلى الضرر، فإن من شأن الفقه الإسلامي في هذه الحالة تقديم الفعل المباشر على فعل المتسبب بالضرر، وقد أجمعت المذاهب الإسلامية المختلفة على ذلك، فقد نص الحنفية على أنه: "إذا اجتمع المباشر والمتسبب أضيف الحكم إلى المباشر"[1]. وذكر فقهاء الشافعية أنه: "إذا اجتمع السبب والغرور[2] والمباشرة قدمت المباشرة"[3]. وورد في الفقه المالكي

---

(١) زين العابدين بن إبراهيم ابن النجيم، الأشباه والنظائر على مذهب الإمام أبي حنيفة، تحقيق عبد الكريم الفضلي، المكتبة العصرية، بيروت، ١٩٩٨، ص١٨٧.

(٢) والغرور سبب من أسباب الضمان ويدل على ذلك ما جاء في الفقه الإسلامي: "... ثم وفوا العدل بأن مكنوا المغرور من الرجوع بما غرمه على من غره، لأن غرمه كان بسبب غروره، والقياس والعدل يقتضي أن من تسبب إلى إتلاف مال شخص أو تغريمه أنه يضمن ما غرمه كما يضمن ما أتلفه، إذ غايته أنه إتلاف بسبب وإتلاف المتسبب كإتلاف المباشر في أصل الضمان". شمس الدين أبوعبد الله محمد بن أبي بكر المعروف بابن القيم الجوزية، أعلام الموقعين عن رب العالمين، ج٢، مطبعة كردستان العلمية، القاهرة، ١٣٢٥هـ، ص١٥٨.

(٣) جلال الدين السيوطي، الأشباه والنظائر في قواعد وفروع فقه الشافعية، تحقيق محمد البغدادي، ط١، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٨٧، ص٣٥٠.

أنه: "إذا اجتمع سببان كالمباشرة والتسبب غلبت المباشرة على التسبب"[1]. وقد عبر فقهاء الحنابلة عن المعنى ذاته بالقول: "إذا استند إتلاف أموال الآدميين ونفوسهم إلى مباشرة وسبب تعلق الضمان بالمباشرة دون السبب"[2]، وعلى غرار المذهب الحنفي نصت المادة (٩٠) من مجلة الأحكام العدلية على أنه: "إذا اجتمع المباشر والمتسبب يضاف الحكم إلى المباشر"[3]. وقد عبرت المجلة عن ذات المعنى في المادة (٩٢٥) التي تنص على أنه: "لو فعل واحد فعلاً يكون سبباً لتلف شيء، فحل في ذلك الشيء فعل اختياري كأن جاء آخر فأتلفه مباشرة فالضمان على ذلك الفاعل المباشر صاحب الفعل الاختياري"[4].

وتجد قاعدة "تقديم المباشر على المتسبب" تبريرها في كونه قد تخلل بين فعل المتسبب والأثر المترتب عليه فعل فاعل مختار هو المباشر، بينما فعل المباشر لم يتخلل بينه وبين الأثر المترتب عليه فعل فاعل مختار، فكانت المباشرة أقرب لإضافة الحكم إليها من التسبب، باعتبار أن المباشرة هي العلة المؤثرة في إحداث التلف، بينما التسبب هو سبب موصل إلى التلف والأصل في الأحكام أن تضاف إلى عللها المؤثرة لا إلى أسبابها الموصلة، لأن تلك أقوى وأقرب، وعليه فإذا اجتمع المباشر والمتسبب "فالمباشر مقدم، كالعلة وعلة العلة، والحكم يضاف إلى العلة لا إلى علة العلة"[5].

ويترتب على اعتبار المباشرة علة إضافة الحكم إليها دون التسبب الذي لا يضاف إليه أثر الفعل، لكونه لا يعدو أن يكون "مجرد طريق للحكم لا يضاف إليه وجود، ولا يعقل فيه تأثير في الحكم"، الأمر الذي يؤدي إلى إضافة الحكم إلى المباشرة دونه[6]، وذلك نظراً لكون علاقة السببية

---

(١) القرافي، الفروق، المرجع السابق، الجزء الثاني، ص٢٠٨.

(٢) الحافظ أبو الفرج عبد الرحمن ابن رجب، القواعد، المرجع السابق، ص٣٠٧.

(٣) سليم رستم باز، شرح المجلة، المرجع السابق، ص٥١.

(٤) المرجع السابق، ص٤٤٧.

(٥) أحمد محمد الزرقا، شرح القواعد الفقهية، ط٢، دار القلم، دمشق، ١٩٨٩، ص٤٤٧. وهبة الزحيلي، نظرية الضمان، المرجع السابق، ص١٨٩، فتحي عبد الرحيم، الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، الكتاب الأول مصادر الالتزام "غير الإرادية" ط١، ج٢ (العمل غير المشروع، الاثراء بلا سبب، القانون) مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، ص٥٠.

(٦) عبد الحكيم عبد الرحمن السعدي، مباحث العلة في القياس عند الأصوليين، دار البشائر الإسلامية للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٨٦، ص١٤٥.

بين الفعل والضرر في المباشرة تكون على درجة عالية من الوضوح تكفي لإلزام مباشر الضرر بتعويض الضرر الناتج عن فعله. بينما لا تكون علاقة السببية بين الفعل والضرر على الدرجة ذاتها من الوضوح في التسبب لوجود فعل آخر أدى إلى الضرر وفصل بين الفعل الأول وبين الضرر، الأمر الذي ينفي إمكانية مساءلة صاحب الفعل الأول عن تعويض الضرر لاختفاء علاقة السببية بين السبب والضرر وضعفها، الأمر الذي جعل الفقه الإسلامي يقرر: "تقديم المباشر على المتسبب"[١] ولم يشأ المشرع الأردني الخروج على ما هو مقرر بالفقه الإسلامي، ولذلك نصت المادة (٢٥٨) من القانون المدني الأردني على أنه: "إذا اجتمع المباشر والمتسبب يضاف الحكم إلى المباشر".

الفرع الثاني: تعدد الأسباب في القانون الوضعي

سيطرت مسألة تعدد الأفعال المؤدية إلى الضرر على أذهان العديد من فقهاء القانون، الذين انقسموا بشأن تحديد المسؤول عند تعدد الأسباب، مما نتج عنه ظهور نظريات عديدة من بشأن تحديد المسؤول في حالة تعدد الأفعال أو الأسباب المؤدية إلى الضرر، وهذه النظريات هي:

أولاً: نظرية تكافؤ الأسباب

تقوم هذه النظرية على أساس أن كل ضرر ناجم عن سبب (فعل) ، وإذا كان وقوع الضرر ناجم عن تعدد الأسباب(الأفعال) فلا يقع الضرر لو غاب أي منهما، وتعد جميع هذه الأسباب (الأفعال) متكافئة في إحداث الضرر، بمعنى انه يتعذر التفرقة بينها بحسب أهميتها أو خطورتها[٢]. وعليه فإذا كان المجني عليه ثملاً وأخذ يسير في عرض الطريق في الوقت الذي تصادف فيه مرور سيارة تسير بسرعة تجاوز الحد القانوني، فصدمت السيارة المسرعة المجني عليه الثمل. وكان

---

(١) انظر: سليمان محمد أحمد، نظرية الضمان، المرجع السابق، ص٢٣٢.

(٢) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، ج١، ص٩٠٤. عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص١٨٧. جلال علي العدوي ومحمد لبيب شنب، مصادر الالتزام دراسة مقارنة في القانونين المصري واللبناني، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٨٥، ص٣٠٨. حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، ط٢، دار المعارف، مصر، ١٩٧٩، ص ٤١٧. عبد الرشيد مأمون، علاقة السببية في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية القاهرة، بدون سنة نشر، ص١١.

من اليسير على قائد السيارة أن يتفادى صدم المجني عليه لو كان يسير بسرعة معتدلة، كما كان من اليسير على المجني عليه أن يتفادى الحادث لو لم يتناول الخمر. ففي هذه الحالة يوجد سببان أو (فعلان) لإحداث الضرر الأول: القيادة بسرعة من جانب قائد السيارة والثاني: سير المجني عليه في عرض الطريق وهو فاقد وعيه، فالضرر ما كان ليحدث لو لم يكن قائد السيارة مسرعاً وما كان ليحدث أيضاً لو لم يكن المجني عليه سكراناً، فالسببان متكافئان في إحداث الضرر. وكذلك الأمر بالنسبة لمالك السيارة الذي لم يقم بما يلزم من احتياطات من أجل الحفاظ على سيارته، بل تركها في الطريق دون أن يغلق أبوابها، فقام شخص بسرقتها وقام بقيادتها بسرعة تجاوز الحد القانوني لصدم أحد المارة، في هذه الحالة هناك سببان أيضاً للضرر أحدهما إهمال مالك السيارة بالحفاظ عليها، والآخر قيادة سارق السيارة بسرعة فالحادث ما كان ليحدث لو لم يكن مالك السيارة مهملاً، وما كان ليحدث لو لم يكن السارق مسرعاً، فالسببان (الفعلان) متكافئان في إحداث الضرر وكلاهما يعد سبباً في إحداثه[1].

ثانياً: نظرية السبب القريب

تقول هذه النظرية بوجوب التفرقة بين الأسباب (الأفعال) التي أدت إلى الضرر، باعتبار أن هذه الأسباب (الأفعال) ليست على قدم المساواة فيما يتعلق بقيام المسؤولية عن تعويض الضرر، وتخلص هذه النظرية إلى نتيجة مفادها وجود نوعين من الأسباب، وهي الأسباب بصفة عامة والأسباب بالمعنى الحقيقي، وهذه الأخيرة هي وحدها التي يعتد بها، ويتم معرفة السبب (الفعل) الحقيقي عن طريق معرفة الزمن بين حدوث السبب (الفعل) وتحقق النتيجة الضارة، بمعنى أنه إذا كانت الفترة الزمنية بين السبب (الفعل) وبين النتيجة الضارة بعيدة، فإنه لا يعتد بالسبب (الفعل) في هذه الحالة ولا يعد سبباً (فعلاً) حقيقياً، أما إذا كانت الفترة الزمنية بين السبب (الفعل) وبين النتيجة الضارة قريبة، فإنه يعتد بالسبب (الفعل) ويعد سبباً حقيقياً للنتيجة الضارة[2].

---

(١) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، ج١، ص ص٩٠٤-٩٠٥ عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص ص١٨٧-١٨٨. جلال علي العدوي ومحمد لبيب شنب، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص٣٠٨، حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية، ص٤١٧، عبد الرشيد مأمون، علاقة السببية، المرجع السابق ص ص١١-١٢.

(٢) عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص ص١٨٨-١٨٩. عبد الرشيد مأمون، علاقة السببية، المرجع السابق، ص ص٢٩-٣٠

ثالثاً: نظرية السبب المنتج

بموجب هذه النظرية – الراجحة فقهياً – يوجد نوعان من الأسباب (الأفعال) المؤدية إلى الضرر وهي: الأسباب (الأفعال) العارضة، والأسباب (الأفعال) المنتجة وتعد الأسباب (الأفعال) المنتجة هي وحدها السبب في إحداث الضرر، ولا يرد القول – بموجب هذه النظرية – بأن كلاً من الأسباب (الأفعال) العارضة والمنتجة قد تدخل في إحداث النتيجة الضارة، لأن المقصود بذلك هو الأسباب (الأفعال) الطبيعية، في حين أن ما يعني هذه النظرية هي الأسباب (الأفعال) القانونية وحدها بعبارة أخرى، فإن ما يهم هذه النظرية هو تلك الأسباب (الأفعال) الطبيعية التي يقف عندها القانون ليعتبرها وحدها الأسباب (الأفعال) التي أدت إلى حدوث النتيجة الضارة. وتضيف هذه النظرية القول بأن تدخل السبب (الفعل) العارض في إحداث الضرر يتم بصورة عارضة، بينما السبب (الفعل) المنتج يعد هو السبب (الفعل) المألوف الذي يحدث النتيجة الضارة في العادة، وعليه إذا أهمل مالك السيارة اتخاذ الاحتياطات اللازمة للحفاظ على سيارته وترك أبوابها مفتوحة، وقام شخص بسرقة السيارة وقادها بسرعة كبيرة، وصدم أحد المارة، فهناك سببان (فعلان) لإحداث الضرر هما: إهمال مالك السيارة وهو سبب (فعل) عارض، وقيادة السارق للسيارة بسرعة كبيرة وهو سبب (فعل) منتج، فيسأل صاحب السبب (الفعل) المنتج وحده عن الضرر الذي حدث ولكن إن أقدم المجني عليه على السير في وسط الطريق وهو سكران، فصدمه قائد سيارة كانت تسير بسرعة كبيرة، فهناك سببان (فعلان) منتجان في إحداث النتيجة الضارة وهما: قيادة السيارة بسرعة زائدة من جانب قائدها وهو سبب (فعل) منتج، وسير المجني عليه وهو سكران في وسط الطريق وهو سبب (فعل) منتج، لذلك يسأل كل من المجني عليه وقائد السيارة عن الضرر الذي حدث، باعتبار أن فعل كل منهما كان سبباً (فعلاً) منتجاً في تحقيق النتيجة الضارة التي حدثت[1].

الفرع الثالث: المقارنة بين موقفي الفقه الإسلامي و القانون الوضعي

لا يحتاج الباحث مزيداً من الجهد ليدرك أن الفقه الإسلامي يلتقي بشأن مسألة تعدد الأفعال

---

(١) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، ج١، ص ص٩٠٥-٩٠٦. عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص ص١٨٩-١٩٠، جلال علي العدوي ومحمد لبيب شنب، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص ص٣٠٨-٣٠٩. حسين عامر وعبد الرحيم، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص ص٤١٧-٤١٨. عبد الرشيد مأمون، علاقة السببية، المرجع السابق، ص ص٢٢-٢٤.

المؤدية إلى الضرر، مع بعض النظريات القانونية التي تنظم هذه المسألة، ويختلف مع بعضها الآخر ذلك أن الفقه الإسلامي يلتقي مع نظرية السبب المنتج، حيث أن الفقه الإسلامي يعمد إلى تقديم الفعل المباشر للضرر على الفعل المتسبب، باعتبار أن الفعل المباشر هو علة مستقلة وسبب للإضرار بذاته، وليس الفعل المباشر سوى السبب المنتج - بالمفهوم القانوني - الذي يؤدي إلى حدوث النتيجة الضارة حسب المجرى العادي للأمور.

ويقارب الفقه الإسلامي أيضاً نظرية السبب القريب، ذلك أن الفقه الإسلامي يعتد بالفعل المباشر الذي يعد الفعل الأقرب إلى حدوث الضرر من الناحية الزمنية، وهو ما يقارب اعتداد نظرية السبب القريب بالسبب (بالفعل) القريب، الذي لا تفصله عن حدوث الضرر فترة زمنية بعيدة واعتباره وحده السبب (الفعل) الحقيقي دون غيره من الأسباب (الأفعال).

أما نظرية تكافؤ الأسباب فلا تنسجم مع الفقه الإسلامي؛ لأن الفقه الإسلامي لا يعد الفعل المباشر للضرر والفعل المتسبب فيه سواء، بل يقدم الفعل المباشر على الفعل المتسبب وهو ما يتعارض مع نظرية تكافؤ الأسباب التي من شأن الأخذ بها جعل صاحب الفعل المباشر وصاحب الفعل المتسبب مسؤولين على السواء عن الضرر الذي حدث، وهو ما لم يسلم به الفقه الإسلامي كقاعدة عامة.

المطلب الثاني

التطبيقات العملية لاجتماع المباشر والمتسبب في حوادث السيارات

بعد أن انتهينا من تأصيل قاعدة "تقديم المباشرة على المتسبب" في المطلب السابق لا بد لنا في المطلب الحالي أن نعرض التطبيقات العملية لاجتماع المباشر والمتسبب.

ولما كان التسبب يشمل التعمد فضلاً عن التعدي لذلك سوف يقسم هذا المطلب إلى فرعين يخصص الفرع الأول لعرض التطبيقات العملية لاجتماع المباشر والمتسبب عمداً فيما يخصص الفرع الثاني لعرض التطبيقات العملية لاجتماع المباشر والمتسبب بالتعدي وبيان ذلك فيما يلي:

الفرع الأول: اجتماع المباشر والمتسبب بالتعمد في حوادث السيارات

من المتصور أن يجتمع المباشر والمتسبب بالتعمد في أنواع حوادث السيارات كافة سواء أكانت حوادث فردية أم كانت حوادث تصادم سيارات، وعلى ذلك سوف يعرض هذا الفرع لاجتماع المباشر والمتسبب في كلا النوعين من الحوادث.

أولاً: اجتماع المباشر والمتسبب بالتعمد في الحوادث الفردية

إذا أقدم شخص معين على ارتكاب فعل معين متعمداً، وشاءت الأقدار إلا أن يباشر الفعل الذي ألحق الضرر شخص آخر غير الشخص الأول، في هذه الحالة نكون أمام اجتماع مباشر ومتسبب بالتعمد في الحوادث الفردية، ويعد الشخص الثاني مباشراً للضرر، بينما يقف دور الشخص الأول عند مجرد التسبب بالضرر. وبناءً عليه إذا كان الضرر الذي لحق بالمجني عليه ناتجاً - مثلاً - عن تعمد شخص معين إلقاء المجني عليه أمام سيارة مسرعة بقصد إلحاق الضرر به، فإن دور هذا الشخص يقتصر على مجرد التسبب في الحادث الذي تعد السيارة مباشرة، له كونها هي التي قامت بصدم المجني عليه. وإذا كان قائد السيارة قد صدم المجني عليه - مثلاً- أثناء محاولة الأخير الهروب من سيارة أخرى، تعمد قائدها محاولة صدم المجني عليه، فإن قائد السيارة الأولى يعد مباشراً للحادث الذي يقتصر دور قائد السيارة الثانية على مجرد التسبب فيه. وإذا كان قائد السيارة قد صدم المجني عليه - مثلاً - أثناء محاولة الأخير النهوض نتيجة سقوطه على الأرض، بسبب مادة لزجة تعمد شخص آخر سكبها في الطريق، فإن قائد السيارة يعد مباشراً لحادث الصدم، الذي يقف دور الشخص الآخر عند مجرد التسبب فيه.

ثانياً: اجتماع المباشر والمتسبب بالتعمد في حوادث تصادم السيارات

وشأنها شأن الحوادث الفردية، قد تحدث حوادث التصادم نتيجة اجتماع المباشر والمتسبب بالتعمد، ويتحقق ذلك في حالة إذا تعمد شخص معين ارتكاب فعل معين أدى إلى الإضرار بسيارة الغير، إلا أن المشيئة الإلهية أبت إلا أن يباشر الضرر شخص آخر، فإن هذا الشخص هو الذي يعد مباشراً للضرر، بينما يقتصر دور الشخص الأول على مجرد التسبب بالضرر لتعمده إياه. فإذا حاول سائق السيارة العسكرية الذي كان يسير بالطريق العام تفادي الاصطدام بقائد السيارة الذي كان قادماً من طريق فرعي، واصطدم نتيجة ذلك بعامود الكهرباء الموجود على يمين الطريق، صدمة أدت إلى انحراف السيارة العسكرية واصطدامها مرة أخرى بسيارة عسكرية أخرى كانت

تسير خلفها، فإنه يعد مباشراً لحادث الاصطدام بعامود الكهرباء، بينما يعد قائد السيارة القادمة من الطريق الفرعي متسبباً في الحادث لتعمده مخالفة القوانين[1]. وإذا تعمد قائد السيارة - مثلاً - إضاءة أنوار سيارته بوجه قائد السيارة القادمة بالاتجاه المقابل، فإنه يعد متسبباً في حادث التصادم الذي نتج عن اصطدام قائد السيارة الثانية بسيارة ثالثة أو حائط أمامه، بينما يعد قائد السيارة الثانية مباشراً للحادث. وإذا تعمد شخص معين - مثلاً- العبث بكوابح سيارة ، فإنه يعد متسبباً في الحادث، الذي نتج عن اصطدام قائد السيارة مباشر الضرر بسيارة أخرى.

الفرع الثاني: اجتماع المباشر والمتسبب بالتعدي في حوادث السيارات

يعد التعدي الوجه الآخر للتسبب، ولما كان الفرع الأول قد تناول اجتماع المباشر والمتسبب بالتعمد في حوادث السيارات، فإن هذا الفرع واستكمالاً لموضوع اجتماع المباشر والمتسبب في حوادث السيارات يتناول اجتماع المباشر والمتسبب بالتعدي في حوادث السيارات في الحوادث الفردية، وفي حوادث تصادم السيارات وذلك حسب التفصيل الآتي:

أولاً: اجتماع المباشر والمتسبب بالتعدي في الحوادث الفردية

قد يأتي الحادث نتيجة اجتماع فعلين، فإن المباشر هو الذي يباشر الاصطدام، أما من يتسبب فعله بوقوع الحادث فهو ليس سوى متسبب فيه، لأن دوره لا يعدو أن يكون مجرد ظرف هيأ لوقوع الحادث. فإذا اصطدم المجني عليه بمقدمة السيارة التي كان يلهو أسفلها، وسقط على الأرض في اللحظة التي تحرك فيها قائد هذه السيارة فمرت السيارة على جسد المجني عليه، الأمر الذي أودى بحياته، فإن المجني عليه يعد مجرد متسبب بالحادث لأن وجوده مجرد ظرف هيأ لوقوع الحادث، الذي يعد قائد السيارة مباشراً له، نظراً لكون الاصطدام من فعله وليس من فعل المجني عليه[2]. وكذلك الأمر إذا لم ينتبه قائد السيارة لتعلق الطفل بسيارته من الخلف وأقدم على قيادة السيارة، فإنه يعد مباشراً للحادث الناتج عن سقوط الطفل تحت عجلات السيارات الخلفية لتعثر قدميه بحجر، مما أودى بحياة هذا الطفل، الذي يعد المتسبب بالحادث نظراً لأن وجوده مجرد ظرف

---

(١) تمييز حقوق ٧٩/٣٧٢، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٧٩، ص ص٦٢٨-٦٢٩.

(٢) راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص ص٤٩-٥٠ على قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية رقم (٧٨) لسنة ١٩٧٧ والذي اعتبر -على خلاف ما ورد بالمتن-أن -

هيأ لوقوع الضرر الذي باشره قائد السيارة بفعله الذي أثر في التلف وجلب موت المجني عليه بذاته دون واسطة وكان علة له[1]. وإذا اندفع المجني عليه بصورة مفاجئة وبغير تبصر إلى عرض الطريق بشكل أدى إلى اصطدامه بمؤخرة السيارة، فإنه يعد متسبباً في الضرر الذي لحق به من جراء الحادث لأن اندفاع المجني عليه وعدم تبصره ليس سوى ظرف هيأ لوقوع الضرر الذي باشرته السيارة باعتبار أن حركة السيارة هي التي أثرت في التلف، وجلبت الضرر بذاتها دون واسطة وكانت علة له[2].

ثانياً: اجتماع المباشر والمتسبب بالتعدي في حوادث تصادم السيارات

يتحقق اجتماع المباشر والمتسبب في حوادث تصادم السيارات تماماً كما هي الحال في الحوادث الفردية، وتكون السيارة التي حدثت الصدمة بفعلها هي المباشرة بينما يقتصر دور السيارة التي تلقت الصدمة على مجرد التسبب بالحادث وبناء عليه، فإذا كان حادث التصادم ناشئاً عن السرعة الزائدة التي قاد بها قائد السيارة سيارته، وعدم قيامه بالتهدئة عند التقاطع وانحرافه جهة اليسار، مما نتج عنه اصطدامه بالسيارة الثانية، والتي كان قائدها وقت وقوع الاصطدام يلتزم الوضع الطبيعي المرعي في السير وفي الجانب الأيمن من الطريق فإنه لا يمكن والحالة هذه سوى اعتبار قائد السيارة الأخيرة مجرد متسبب في الحادث حيث لم يصدر منه أي فعل أثر في التلف

- قائد السيارة مجرد متسبب بالحادث وليس مباشراً له على اعتبار أنه قد توسط فعل آخر بين فعل قائد السيارة وبين الضرر الذي وقع وهو اصطدام المجني عليه أثناء لهوه تحت السيارة بمقدمتها وسقوطه نتيجة لذلك فمرت السيارة على جسده عند تحركها". قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (٧٨) لسنة ١٩٧٧ تجاري، صدر في ١٩٧٨/١٢/٦. نقلاً عن: المرجع السابق، ص ص٤٩-٥٠.

(١) راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٥١ على قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية والذي تبنت فيه تلك المحكمة موقفاً مناقضاً لما ورد بالمتن حيث اعتبرت أن "سائق السيارة المؤمن عليها لم يكن على الإطلاق مباشراً في موت الطفل بأن صدر منه فعل أدى مباشرة وبالذات دون تدخل فعل آخر إلى هذه النتيجة، بل إن المقطوع في شأنه، أنه كان متسبباً في موت الطفل، وبين فعله أو نشاطه في قيادة السيارة وبين حدوث الموت واسطة أو فعل آخر لا علاقة له به هو تعلق الطفل بجانب السيارة خلسة ثم تعثره وإفلات يده وسقوطه تحت العجلة أثناء سيرها، ولم تكن قيادة سائق السيارة إلا تسبباً في إحداث الضرر فيلحق به وصف المتسبب دون أن يلحق به وصف المباشر الذي حضر به النص المسؤول عن الضرر" قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، الدائرة التجارية الأولى، رقم (٢١٥) لسنة ١٩٧٢، صدر في ١٩٧٣/٣/٣١. أشار إليه: بدر جاسم اليعقوب، "المسؤولية عن استعمال الأشياء"، المرجع السابق، ص١٢٣.

(٢) راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٦١ على قرار محكمة التمييز الكويتية رقم (٥٩) لسنة ١٩٧٥ تجاري الصادر في ١٩٧٧/٥/١١.

وجلب الضرر بذاته دون واسطة وكان علة له. بينما يعد قائد السيارة الأولى مباشراً للحادث باعتبار أن الصدمة حدثت بفعله[1]. ويعد مباشراً للحادث قائد السيارة الذي حاول تجاوز السيارة التي كانت أمامه من جهة اليمين مخالفاً بذلك السلوك المعتاد الذي يقضي بوجوب القيام بالتجاوز من جهة اليسار، وحيث أن السيارة الثانية كانت تلتزم يمين الطريق، الأمر الذي اضطر معه قائد السيارة الأولى للتحرك إلى يمين الطريق العام، والسير على الجزء الترابي رغبة منه في القيام بعملية التجاوز التي أدت إلى الاصطدام بالسيارة الثانية، التي يقتصر دورها على مجرد التسبب بالضرر وذلك لعدم صدور أي فعل من جانبها أثر في التلف وجلب الضرر بذاته بدون واسطة وكان علة له، بينما يعد قائد السيارة الأولى مباشراً للحادث باعتبار أن الاصطدام كان من فعله.[2] ويعد قائد السيارة الذي تحرك على الرغم من أن إشارة المرور لم تكن تسمح له بذلك مباشراً لحادث صدم السيارة التي تحرك قائدها إثر إضاءة النور الأخضر، لأنه – أي قائد السيارة الأولى - هو الذي باشر فعل الصدم بينما لا يعدو دور السيارة الثانية عن كونها مجرد ظرف هيأ لإمكانية وقوع الحادث، فأصبحت مجرد متسببة في التصادم الذي صدر من جانب السيارة الأولى مباشرة الحادث[3]. وفي حالة إقدام قائد إحدى السيارات على قيادة سيارته بسرعة كبيرة في اتجاه مضاد لاتجاه سيارتين أخرتين، فإنه يعد مباشراً للحادث الناجم عن اصطدامه بتلكما السيارتين اللتين يقف دورهما عند مجرد التسبب، لأن الضرر لم ينتج مباشرةً عن حركتيهما وإنما عن صدمهما من

---

(١) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، في الطعن رقم (٥٢) لسنة ١٩٧٩ تجاري، صدر في ١٩٨٠/٢/٦ أشار إليه: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٧٠.

(٢) راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٧٠ على قرار دائرة التمييز في محكمة الاستئناف العليا الكويتية التي اعتبرت "أن ما أتاه المصاب إن هو إلا سوء سلوك فاحش ومقصود من جانبه لا يأتيه أشد الناس تهاوناً في حق نفسه وتفريطاً في حقوقه، وأن الحادث ما كان ليقع بأي حال من الأحوال لولا هذا السلوك الفاحش المتعمد من المصاب". قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، في الطعن رقم (٥٩) لسنة ١٩٧٣ تجاري، صدر في ١٩٧٥/٤/٩. نقلاً عن: محمد السعيد رشدي، الخطأ غير المغتفر، المرجع السابق ص١٠٥. ويعلق الدكتور إبراهيم الدسوقي أبو الليل على قرار محكمة الاستئناف العليا بالقول "إن تطبيق قواعد المباشرة تطبيقاً صحيحاً من شأنه أن يغني عن اللجوء إلى فكرة سوء السلوك الفاحش والمقصود التي تبناها المشرع الكويتي". راجع تعليق إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، الهامش في ص٧٠.

(٣) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، في الطعن رقم (١٥) لسنة١٩٧٩مدني، صدر في ١٩٨٠/٤/٣٠.أشار إليه:إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر،المرجع السابق،ص ص٧٠-٧١.

جانب قائد السيارة الأولى فأصبح مباشراً للحادث[1]. ويعد قائد السيارة الذي انحرف من الجانب الأيمن إلى الجانب الأيسر انحرافاً حاداً بآثار فرامل ظاهرة طولها عشرون ياردة تقريباً مباشراً للحادث الناجم عن الاصطدام مع السيارة الثانية في الجانب الأيسر منها، على الرغم من التزام الأخيرة الوضع الطبيعي المرعي في السير، فتوقف دورها عند مجرد التسبب في الحادث لأنها ليست سوى ظرف هيأ لوقوع التصادم والذي هو من فعل السيارة الأولى، وعليه يكون قائد السيارة الأولى مباشراً للحادث لأن فعله قد جلب بذاته الضرر وكان له سبباً دون واسطة[2].

وعندما لا يتمكن قائد السيارة على الرغم من ابتعاده عن الطريق المخصص، له وسيره على الطريق غير المعبد من تفادي الاصطدام مع قائد السيارة الثانية فإنه يكون مجرد متسبب في حادث التصادم الذي نجم عن إقدام قائد السيارة الثانية، على القيادة بسرعة كبيرة لتجاوز شاحنة كانت تسير أمامه، وتحقيقاً لذلك قام بالانحراف إلى جهة اليسار وترك الطريق من المسرب المخصص له، ودخل في المسرب المخصص للسيارات القادمة من الاتجاه المقابل، إلا أنه حين فوجئ بقدوم قائد السيارة الأولى بقي سائراً باتجاهه حتى صدمه، وبناءً عليه أصبح مباشراً للحادث باعتبار أن فعله قد أثر في التلف، وجلب الضرر بذاته دون واسطة وكان علة له، بينما لا يعد وجود السيارة الأولى سوى مجرد ظرف هيأ لوقوع الحادث فكانت مجرد متسببة فيه[3]. وإذا قام قائد سيارة النقل المعطلة بوضع علامات من الحجارة ومثلث عاكس خلف سيارته، ولم يحل هذا دون صدمها من جانب قائد السيارة الثانية حيث كان منشغلاً بالحديث مع راكب آخر ولم يلتفت إلى الطريق، فقد اقتصر دور سيارة النقل هنا على مجرد التسبب بالحادث، لأنها لم تكن سوى ظرف هيأ لوقوع التصادم، بينما كان قائد السيارة الأخرى مباشراً له، باعتبار أن فعله قد جلب الضرر وكان له سبباً

---

(١) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، في الطعن رقم (١١٦) لسنة ١٩٨٠ تجاري، صدر في ١٩٨١/٣/١٨. أشار إليه: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص ص٧١-٧٢.

(٢) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، في الطعن رقم (٩٣) لسنة ١٩٧٩ تجاري، صدر في ١٩٨٠/٥/٢٨. أشار إليه:المرجع السابق، ص٧٢.

(٣) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز،في الطعن رقم (١٠٨٥) لسنة ١٩٧٩ تجاري، صدر في ١٩٨٠/٤/١٤. أشار إليه: المرجع السابق، ص ص٧٩-٨٠.

دون واسطة[1]. ويعد قائد الشاحنة الذي صدم السيارة التي كانت متوقفة على يمين الطريق مباشراً للحادث، لأنه هو الذي قام بفعل الصدم، بينما يقف دور السيارة الساكنة عند مجرد التسبب بالحادث[2].

* وتعد مباشرة للحادث السيارة الصالون الخصوصي التي صدمت السيارة التي كانت تسير أمامها نتيجة صدمها – أي السيارة الصالون – من جانب الشاحنة التي كانت تسير خلفها والتي يقف دورها عند مجرد التسبب في حادث التصادم الذي وقع بين السيارتين الأخرتين[3].

المطلب الثالث

تأثير حراسة السيارة الفعلية على مسؤولية المباشر والمتسبب

لعل السيطرة الفعلية على السيارة هي شرط لقيام مسؤولية المباشر والمتسبب على السواء، فضلاً عن كونها شرطاً للالتزام المتسبب بالتعويض في حالة تلف السيارة محل عقد الإيداع، أو الإعارة أو الإيجار، ولما كنا قد عرضنا فيما سبق علاقة شرط الحراسة بقيام مسؤولية المتسبب[4]. لذلك نخصص هذا المطلب للحديث عن علاقة حراسة السيارة الفعلية بمسؤولية المباشر والمتسبب عن حوادث السيارات التي تلحق الضرر بالآخرين، تلك المسؤولية التي يفترض قيامها تمتع المسؤول مباشراً كان أم متسبباً بالحراسة الفعلية التي تخوله سلطات الإشراف والرقابة والتوجيه على السيارة ويأتي بحث العلاقة بين الحراسة الفعلية على السيارة ومسؤولية مباشر الحادث والمتسبب به من خلال ثلاثة فروع يخصص أولها لعرض تطبيقات توضح طبيعة العلاقة بين الحراسة الفعلية من جهة وبين القاعدة العامة في "تقديم المباشر على المتسبب"، فيما يتناول الفرع الثاني العلاقة بين التأمين على السيارة من جهة وحراسة السيارة الفعلية من جهة أخرى، وأخيراً لا بد لنا من تقييم موقف القانون المدني الأردني من حراسة السيارة الفعلية وذلك في فرع ثالث.

---

(١) قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، في الطعن رقم (٨٣) لسنة ١٩٨١ تجاري/٢، صدر في ١٩٨١/٢/١٤. أشار إليه: إبراهيم الد سوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص ٨١.

(٢) تمييز حقوق٤٥٣/٩٠، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩١، ص ٢٠٨٩.

(٣) تمييز حقوق ٨٦/٢٤٥، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٦، ص١٢٦٠.

(٤) انظر سابقاً ص٦٧.

الفرع الأول: التطبيقات العملية في علاقة حراسة السيارة الفعلية بتقديم المباشرة على التسبب

لم يخضع القانون المدني الأردني المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات لأحكام الفقه الإسلامي فحسب، وإنما أخضعها أيضاً[1] لقواعد "الحراسة الفعلية"[2]، تلك الحراسة التي اختلف الفقه الوضعي بشأن تحديد الشخص الذي يتمتع بها إلى رأيين:

الرأي الأول: ويذهب أنصاره إلى أن الحراسة الفعلية تكون لمالك السيارة - كقاعدة عامة - وإن لم يكن قائدها؛ لأنه - أي المالك - هو الذي يتمتع بالسيطرة الفعلية على السيارة من حيث الإشراف والرقابة والتوجيه، فإن انتقلت السيطرة الفعلية من مالك السيارة إلى غيره، فإن ذلك يؤدي إلى انتقال الحراسة إلى ذلك الغير استثناء ويتوافق هذا الرأي مع الاستثناءات التي أقرها الفقه الإسلامي على قاعدة "تقديم المباشرة على التسبب"، حيث أن من شأن الأخذ بتلك الاستثناءات مساءلة المالك بصفته متسبباً عن الضرر الذي باشره قائد السيارة، وبعبارة أخرى فإن مساءلة مالك السيارة باعتباره حارساً فعلياً - من الناحية القانونية بحسب هذا الاتجاه الوضعي - تتوافق في الوقت ذاته مع مساءلته، باعتباره متسبباً من الناحية الفقهية استثناء من القاعدة العامة في "تقديم المباشر على المتسبب" ولا يقف الأمر عند هذا الحد، بل إن انتقال حراسة السيارة الفعلية من المالك إلى غيره وعدم مساءلته من الناحية القانونية يلتقي مع عدم مساءلته من الناحية الفقهية بصفته متسبباً، حيث أن الفقه الإسلامي يقرر في تلك الحالة - كما سنرى - تطبيق القاعدة العامة دون الاستثناءات الواردة عليها. وبعبارة أخرى، فإن تطبيق الاستثناءات التي وردت في كتب الفقه

---

(١) التزم القانون المدني الأردني بأحكام الفقه الإسلامي بشأن المسؤولية عن الأعمال الشخصية أما في مجال المسؤولية عن فعل الأشياء فقد لجأ المشرع إلى فكرة الحراسة الفعلية، ويترتب على ذلك - كما سبق القول - أن قائد السيارة يسأل استناداً إلى قواعد الحراسة الفعلية إذا كان سبب الحادث يعود إلى فعل السيارة، أما إذا كان سبب الحادث يعود إلى فعله الشخصي فإنه هنا يسأل عن أعماله الشخصية، وليس باعتباره حارساً فعلياً للسيارة. راجع سابقاً ص١، وما بعدها .

(٢) تناولت المادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء بقولها: "كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية يكون ضامناً لما تحدثه هذه الأشياء من ضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه. هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة". ومن الجدير بالذكر أن السيارات باعتبارها آلات ميكانيكية تدخل ضمن مفهوم الأشياء في المادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني.

الإسلامي على قاعدة "تقديم المباشر على المتسبب" من شأنه أن يوصلنا إلى النتيجة ذاتها التي يوصلنا إليها هذا الرأي من الفقه الوضعي.

الرأي الثاني: ويذهب أنصاره إلى القول بأن الحراسة الفعلية تكون لقائد السيارة، باعتبار أن قائد السيارة هو حائزها الذي يسيطر عليها سيطرة فعلية من حيث: الإشراف والرقابة والتوجيه. وتأسيساً على ذلك اعتبر هذا الاتجاه بأن مالك السيارة الذي يترك سيارته لتابعه لقيادتها مسافة طويلة، يفقد سيطرته الفعلية عليها، لأن السيطرة الفعلية في هذه الحالة تكون للتابع الحائز الذي يعد عندئذٍ حارساً فعلياً للسيارة(1). وبهذا الرأي أخذ القانون المدني الأردني، فالمادة (٢٩١) منه تقيم مسؤولية حارس السيارة الفعلي على أساس مبدأ المباشرة، ومباشرة الحادث لا يتصور حدوثها إلا من قائد السيارة الحائز لها، الأمر الذي يؤدي إلى القول بأن قائد السيارة الذي يحوز عليها هو الذي يعد في القانون المدني الأردني حارساً فعلياً لها، لأنه هو الذي يسيطر على السيارة - بقيادته لها- سيطرة فعلية من حيث الإشراف والرقابة والتوجيه حتى وإن لم يكن مالكاً لها.

والسير بهذا الاتجاه ينسجم مع القاعدة العامة في "تقديم المباشرة على التسبب"، حيث أن المباشر الذي يسأل من الناحية الفقهية هو الحارس الفعلي ذاته الذي يسأل من الناحية القانونية وبعبارة أخرى فإن تطبيق المادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني ينسجم مع القاعدة العامة في تقديم المباشرة على التسبب، حيث أن حارس السيارة يسأل في المادة (٢٩١) باعتباره مباشراً للضرر بمعنى أننا نصل إلى النتيجة ذاتها سواء طبقنا المادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني أم طبقنا قاعدة "تقديم المباشرة على التسبب" الواردة في المادة (٢٥٨).

وهكذا فإن مسألة تحديد الحارس الفعلي للسيارة في حالة اختلاف شخص قائدها عن شخص مالكها، تعد إحدى نقاط الاختلاف بين الفقه الإسلامي الذي يقر بمسؤولية مالك السيارة استثناء، وبين القانون المدني الأردني الذي يذهب إلى مساءلة قائد السيارة المباشر للحادث.

ويحدث أن يختلف شخص قائد السيارة عن شخص مالكها في إحدى الحالات الآتية:

---

(1) أشار إلى هذا الرأي: أحمد شوقي عبد الرحمن، مسؤولية المتبوع ، المرجع السابق، ص ص٨٨-٨٩. ولقد آثر الباحث بحث موضوع الحراسة الفعلية ضمن القاعدة العامة وليس ضمن استثناءاتها، التزاماً بأحكام القانون المدني الأردني.

أولاً: سرقة السيارة

تثير سرقة السيارات مسألة هامة تتمثل في تحديد المسؤول عن ارتكاب حادث ما من جانب السيارة المسروقة، هل هو السارق المباشر للحادث أم مالك السيارة المتسبب بالحادث؟ ويختلف شخص المسؤول في الفقه الإسلامي والاتجاه الوضعي المقارب له عن القانون المدني الأردني والاتجاه الذي سار عليه وبيان ذلك ما يلي:

١- سرقة السيارة طبقاً للفقه الإسلامي والاتجاه الوضعي المقارب له

نبحث فيما يلي مسؤولية سارق السيارة ومسؤولية مالكها عن الضرر الذي تسببه السيارة المسروقة.

أ- مسؤولية سارق السيارة

يلزم الفقه الإسلامي سارق السيارة بضمان قيمة السيارة المسروقة مطلقاً، باعتبار أن يد السارق وهي يد غير مؤتمنة كانت اعتداءً، ومن كانت يده كذلك، فإنه يضمن الشيء مهما كان سبب التلف بما فيه ذلك القوة القاهرة[1].

ويستوي الأمر عند وقوع تلف السيارة نتيجة عمد أو خطأ، فالسارق يلزم بالضمان في الحالتين، حيث العمد والخطأ سواء إلا في الإثم، فالخطأ - إذا سقط حق الله - فهو ليس عذراً لإسقاط حق العباد، وعلة ذلك تكمن في كون الضمان فيما يتعلق بحقوق العباد هو ضمان للمال وجبر للتلف، فصعب اعتبار الخطأ عذراً في حقوقهم كما هو عذر في حقوق الله تعالى، وبناءً عليه بات السارق ملتزماً بالضمان لعدوانه في إتلاف مال الغير بالخطأ[2].

ولاستناده على نظرية الحراسة القانونية، لم يعترف الفقه الفرنسي - في بداية الأمر - بمسؤولية سارق السيارة عن الأضرار التي تسببها للغير، لأن الحارس هو الشخص الذي يتمتع

---

(١) انظر: وهبة الزحيلي، نظرية الضمان، المرجع السابق، ص٦٥، ما ورد بالمتن يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار التي تصيب السيارة المسروقة، أما بالنسبة للأضرار التي تصيب الغير فإن سارق السيارة يسأل عنها بصلته مباشراً للحادث.

(٢) محمد بن عمر، التقرير والتحبير، تحقيق مكتب البحوث والدراسات، ط١، ج٢، دار الفكر، بيروت، ١٩٩٦، ص٢٣٦، علي بن محمد الجرجاني، التعريفات، تحقيق إبراهيم الإبياري، ط١، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٤٠٥هـ، ص١٣٤. علاء الدين الكاساني، بدائع الصنائع، المرجع السابق، ج٧، ص٢٥٧. منصور بن يونس البهوتي، كشاف القناع، المرجع السابق ص١١٦. سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات، المرجع السابق، ص ١٨٨.

بسلطة قانونية على الشيء الذي أحدث الضرر، بناء على عقد أو نص في القانون أو أي مصدر آخر من مصادر الحقوق، وهذا أمر لا ينطبق على سارق السيارة، فانتفت معه إمكانية مساءلته باعتباره حارساً لها، فالحراسة ليست سوى سلطة قانونية - بحسب الأصل - وهي من حق المالك، والذي له بموجبها حق استعمال ورقابة وتوجيه السيارة لكونه حارساً لها[١].

ولعل عدم وجود نص قانوني يقضي بالربط بين الحراسة على الشيء ووجود سلطة قانونية عليه من جهة، ومساءلة مالك السيارة المسروقة - مع تنافيه لقواعد العدالة - كحارس لها من جهة أخرى[٢]، ما جعل القضاء الفرنسي يعدل عن نظريته هذه إلى نظرية الحراسة الفعلية والتي أرسى دعائمها عندما كان بصدد واقعة حدثت قام بها الدكتور (فرانك) بإعطاء سيارته لابنه (كلود) من أجل قضاء سهرة رأس السنة، وقد ترك الابن السيارة أمام محل للرقص، فقام شخص ما بسرقتها وصدم بها موزع البريد صدمة أودت بحياته ثم لاذ بالفرار، فما كان من أرملة المتوفى إلا أن رفعت دعوى تطالب فيها الدكتور (فرانك) بتعويض الضرر الذي أصابها، استناداً لكونه حارس السيارة وقت ارتكاب الحادث. رفضت محكمة أول درجة وكذلك محكمة استئناف (نانسي) الحكم بالتعويض، استناداً إلى أن "الدكتور (فرانك) لم يكن حارساً للسيارة وقت وقوع الحادث[٣]". وبدورها نقضت محكمة النقض الفرنسية الحكم السابق وقررت: "بأن حارس الشيء يكون مسؤولاً عما يحدثه من ضرر إلا إذا أثبت نشوء الضرر عن فعل لا يمكن تجنبه ولا توقعه، وهو ما لم يثبته الدكتور (فرانك) إذ لا تعد السرقة في حد ذاتها حادثاً مفاجئاً أو قوة قاهرة"[٤].

وقد أدى نقض الحكم السابق إلى إحالة الدعوى لمحكمة استئناف (بيزانسون) لتنظر فيها من

---

(١) محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع ومسؤولية حارس الأشياء غير الحية"، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، ١٩٨٨ ص٨٤. محمد عبد الظاهر حسين، المسؤولية المدنية للمسؤولين عن أماكن إيواء السيارات دراسة فقهية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، ص ص٢٢-٢٣. محمد نصر رفاعي، الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٨، ص ص٥٣٥-٥٣٦.

(٢) محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص٩٦. محمد عبد الظاهر حسين، المسؤولية المدنية للمسؤولين عن اماكن ايواء السيارات "دراسة فقهية وقضائية" دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، ص٢٣.

(٣) قرار محكمة استئناف Nancy ١٠ يوليو ١٩٣١. نقلاً عن: محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص٨٧.

(٤) نقض مدني فرنسي، ٣ مارس ١٩٣١. نقلاً عن: المرجع السابق، ص٨٧.

جديد، فقررت:[١] "أن مالك الشيء يفقد حراسته بمجرد فقده سلطة الإشراف عليه، وأن حراسة الشيء تنتقل إلى السارق الذي يتصرف كمالك ويتحمل مخاطر الشيء كما يجلي مغانمه". وكانت المحكمة قد استندت في قرارها السابق إلى أن الحراسة عبارة عن "المحافظة والإشراف على الشيء وأن الشخص لا يعتبر حارساً إذا استحال عليه استحالة مطلقة أن يباشر هذا الإشراف، ووصف الحراسة بالقانونية لا يغير من أنها بجوهرها واقعة مادية وليست مركزاً قانونياً". فقررت دوائر محكمة النقض الفرنسية المجتمعة "أن الدكتور (فرانك) وقد كان محروماً من استعمال وتوجيه ورقابة سيارته، لم يكن حارساً لها، ولم يكن خاضعاً لقرينة المسؤولية المنصوص عليها في المادة (١/١٣٨٤) من القانون المدني"[٢].

ويترتب على تبني نظرية الحراسة الفعلية قيام مسؤولية سارق السيارة باعتباره حارساً فعلياً لها، حيث تضفي نظرية الحراسة الفعلية على الشخص الذي يمارس على السيارة وقت وقوع الضرر سلطة فعلية ومستقلة في الرقابة والتوجيه صفة حارس السيارة[٣]، وهذا الأمر ينطبق على سارق السيارة.

ولم تلق نظرية الحراسة القانونية قبولاً من الفقه في مصر، فهو يعتبر أن المقصود بمصطلح "الحراسة الوارد في المادة (١٧٨) مدني مصري هو الحراسة الفعلية"[٤]. وعلى النهج ذاته سارت محكمة النقض المصرية و حيث اعتدت بالحراسة الفعلية حيث قررت في ٣١ ديسمبر ١٩٧٤: "أن الحراسة الموجبة للمسؤولية طبقاً لنص المادة (١٧٨) مدني، إنما تتحقق بسيطرة الشخص على الشيء سيطرة فعلية في الاستعمال والتوجيه والرقابة لحساب نفسه"[٥]. وقررت أيضاً "أن الحارس

---

(١) قرار محكمة استئناف بيزانسون، ٢٥ فبراير ١٩٣٧، نقلاً عن: محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص٨٨.

(٢) دوائر محكمة النقض الفرنسية المجتمعة، ٢ ديسمبر ١٩٤١، نقلاً عن: المرجع السابق، ص٨٨.

(٣) محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص٩٢، عدنان السرحان ونوري خاطر، شرح القانون المدني الأردني، المرجع السابق، ص٩٥.

(٤) محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص٩٥.

(٥) نقض مدني مصري، ٣١ ديسمبر ١٩٧٤، نقلاً عن: محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص٩٥. محمد عبد الظاهر حسين، المسؤولية المدنية للمسؤولين، المرجع السابق، ص٢٣.

هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي له السلطة الفعلية على الشيء قصداً واستقلالاً"[١].

ب- مسؤولية مالك السيارة المسروقة

ولا تقتصر المسؤولية عن الضرر الذي تسببه السيارة المسروقة على السارق، بل تمتد لتشمل مالك السيارة، والذي يسأل في الفقه الإسلامي إن كان إهماله قد ساهم بسرقة السيارة وذلك كما ورد بشأن: "المودع إذا ربط سلسلة على باب خزانته في خان بحبل ولم يقفله، فخرج فسرقت وديعته، قالوا إن عُد هذا إغفالاً وإهمالاً كان ضامناً وإلا فلا"[٢].

وهكذا تقوم مسؤولية مالك السيارة على الرغم من كونه متسبباً إذا أهمل في حفظ سيارته إهمالاً سهل معه سرقتها. ورعاية منه لجانب المتضرر من حوادث السيارات، اعتبر القضاء أن هناك رابطة بين السرقة وإهمال مالك السيارة المسروقة، الأمر الذي يؤدي إلى مساءلة المالك كما يعني رعاية أكبر للمتضرر، الذي يتوجب عليه إقامة الدليل على إهمال المالك، وعلى ارتباط هذا الإهمال بالحادث بعلاقة السببية، حتى يمكن اعتبار مالك السيارة مسؤولاً عن الضرر الناجم عن الحادث. وإن كان بوسع المتضرر إقامة الدليل على سرقة السيارة نتيجة إهمال من مالكها، فليس باليسير إقامة الدليل على ارتباط الحادث بالسرقة، ذلك لأن إهمال مالك السيارة الذي ترك أبواب سيارته مفتوحة، وإن كان قد سهل سرقة السيارة لكنه لا يعد عاملاً متدخلاً في الحادث الذي ارتكبه سارق السيارة أثناء قيادتها، وعليه كانت قيادة سارق السيارة السبب المنتج للحادث والكافي لحدوثه وليس إهمال المالك. غير أنه إذا رافقت إهمال مالك السيارة ظروف خاصة جعلت أثره يمتد إلى ما بعد السرقة بصورة يصبح معها إهمال المالك مشاركاً بالحادث، فيتوجب على المحكمة في هذه الحالة توضيح الظروف الخاصة تلك، والتأكد من توافر علاقة السببية بين الإهمال والحادث[٣].

(١) نقض مدني مصري، ٢٩ مارس ١٩٨٣، نقلاً عن: محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص٩٦.

(٢) البغدادي، مجمع الضمانات، المرجع السابق، ص٧٥.

(٣) انظر: عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص ص٦٠-٦١. يحي موافي، المسؤولية عن الأشياء المرجع السابق، ص٨٠.

٢- سرقة السيارة طبقاً للقانون المدني الأردني

لعل القانون المدني الأردني يميل إلى ذلك الاتجاه، الذي يعتبر أن الحراسة الفعلية تكون للحائز أصلاً أياً كان مالكاً للسيارة أم سارقاً لها، فهي - أي الحراسة الفعلية - ترتبط بحيازة السيارة دون ملكيتها وهو الأمر الذي تشير إليه المادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني ضمنياً، حيث أن هذه المادة تقيم مسؤولية حارس السيارة على أساس مبدأ المباشرة، ومباشر الضرر هو سارق السيارة الذي يحوز عليها، الأمر الذي يعني أن سارق السيارة لكونه حائزاً للسيارة يعد حارساً فعلياً للسيارة التي يحوز عليها. ويسأل - تبعاً لذلك - عن الحادث وفي هذا السياق أقرت محكمة التمييز بأن الحارس الفعلي للسيارة هو سارقها، لذلك فهو يسأل بصفته مباشراً للحادث المرتكب، وبالإضافة إليه يسأل مالك السيارة بصفته متسبباً في الحادث. وقد وسعت محكمة التمييز من مجال مسؤولية المالك بصفته متسبباً، فلم تشترط على غرار المادة (٩) من نظام التأمين الإلزامي صدور إهمال من مالك السيارة لإمكانية مساءلته، حيث اعتبرته مسؤولاً في كل الأحوال. [١] وهذا ما يستفاد من قرار لها جاء فيه : "يكون مالك الأشياء والآلات ضامناً لما تحدثه هذه الأشياء والآلات من ضرر ما دامت هذه الآلات في حراسته، عملاً بأحكام المادة (٢٩١) من القانون المدني إلا ما لا يمكن التحرز منه، وإن انتقال الحراسة من المالك إلى الغير سواء بموافقته أو رغماً عنه، كما في السرقة والغصب فلا ضمان على المالك.

غير أن المادة المشار إليها، أوجبت في صلب النص مراعاة ما يرد في هذا الخصوص من أحكام خاصة أخرجتها عن هذه القاعدة، منها ما جاء بأحكام قانون السير ونظام التأمين الإلزامي على المركبات من أحكام تتعلق بمسؤولية مالك المركبة، مما يوجب التطبيق استثناء من هذه القاعدة وتنفيذاً لأحكام المادة الخامسة من قانون السير رقم "٨٤/١٣" صدر نظام التامين الإلزامي رقم "٢٩" لسنة ١٩٨٥، الذي نص صراحة وباللفظ المطلق على أن مالك السيارة، "مسؤول بالتضامن مع شركة التأمين والسائق (فاعل الضرر) عن التعويض عن الأضرار التي تلحق بالغير".

---

(١) يرى الباحث أن مسؤولية مالك السيارة عن الحادث الذي يرتكبه سارق السيارة المباشر تجد أساسها إما في افتراض أن مالك السيارة كان مهملاً في حالة سرقة سيارته يمكن معه اعتباره متسبباً في حادث السرقة بإهماله وتعديه، وإما أن مسؤولية المالك تجد أساسها باعتباره حارساً قانونياً للسيارة. انظر لاحقاً ص١٣٧ .

وبمقتضاه يكون مالك السيارة ضامناً لأضرار الغير في جميع الأحوال، بصرف النظر عن توفر شرط الحراسة أو عدم توفره في المالك بما ينطبق على المميز ضده كمالك للسيارة، التي ألحقت ضرراً بالمميزين"[١] . إن القرار السابق يجعل مالك السيارة مسؤولاً بشكل مطلق في كل الأحوال، الأمر الذي يمكن معه القول: بأن مالك السيارة يسأل عن الأضرار التي تسببها سيارته المسروقة.

ثانياً: قيادة سيارة الغير

تثير قيادة السائق لسيارة الغير مسألة هامة، تتمثل بمدى مسؤولية السائق عما يرتكبه من حوادث خلال قيادة السيارة، وتختلف تلك المسؤولية في الفقه الإسلامي والاتجاه المقارب له عن القانون المدني الأردني، والاتجاه الذي تبناه، وبيان ذلك فيما يلي:

١- قيادة سيارة الغير طبقاً للفقه الإسلامي والاتجاه المقارب له

تتوقف مساءلة سائق السيارة في الفقه الإسلامي والاتجاه الوضعي المقارب له على مدى التزامه بتعليمات المالك، بحيث أن سائق السيارة لا يسأل إذا كان ملتزماً بتعليمات المالك، وتقوم مسؤوليته عند مخالفته لتلك التعليمات، وقد أثارت مسؤولية سائق السيارة القانونية جدلاً واسعاً بين فقهاء القانون، ذلك أن جانباً من فقهاء القانون ذهبوا في محاولة منهم لتوفير أكبر قدر من الرعاية لجانب المتضرر من حوادث السيارات، إلى القول: بأن بوسع المتضرر من حوادث السيارات أن يجمع بين مسؤولية سائق السيارة بصفته حارساً لها، وبين مسؤولية مالك السيارة بصفته متبوعاً. ولعل الحديث عن مسؤولية سائق السيارة المملوكة للغير تقتضي منا التعرض للمسائل السابقة تباعاً مبتدئين بالحديث عن القاعدة العامة في انتفاء مسؤولية سائق السيارة وبعدها نعرض للاستثناء المتمثل في قيام مسؤولية السائق، ومن ثم نبحث في مدى إمكانية الجمع بين مسؤولية سائق السيارة ومسؤولية المالك.

أ- انتفاء مسؤولية سائق السيارة

تنتفي مسؤولية سائق السيارة إذا التزم بتعليمات مالك السيارة، ويلتقي الفقه الإسلامي القانون الوضعي والاتجاه المقارب له بشأن عدم مسؤولية سائق السيارة، إلا أن أساس عدم المسؤولية يختلف في الفقه الإسلامي عن القانون الوضعي، وهذا ما سنوضحه من خلال الحديث عن انتفاء

---

(١) تمييز حقوق ٩٢/٧٤٧، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٣، ص٢٤٥٠.

مسؤولية سائق السيارة في الفقه الإسلامي والقانون الوضعي وذلك فيما يلي:

١ - انتفاء مسؤولية سائق السيارة طبقاً للفقه الإسلامي:

إذا تقيد سائق السيارة بالأوامر الصادرة إليه، وعلى الرغم من ذلك ارتكب حادثاً معيناً سبب ضرراً للغير، فإن مسؤوليته تجاه المتضرر لا تقوم على الرغم من اعتباره مباشراً للحادث، استناداً إلى كون الفقه الإسلامي يعد سائق السيارة أجيراً خاصاً[١] لدى مالك السيارة، الأمر الذي يجعل المالك هو المسؤول عن ضمان الضرر الناجم عن الحادث الذي ارتكبه السائق مباشرة، وذلك وفقاً لما يقرره الفقه الإسلامي بشأن الضرر الناجم عن عمل الأجير الخاص، حيث أن المسؤولية عن هذا الضرر تثقل كاهل الشخص الذي يعمل الأجير الخاص لحسابه، باعتبار أن العمل الذي قام به الأجير الخاص ونتج عنه الضرر كان في حدود وظيفة الأجير الخاص آلة ومحلاً وكيفية، أو باعتبار أن الأجير الخاص كان مأموراً للقيام بالعمل الذي نتج عنه الضرر[٢]. أي يمكن القول أن مالك السيارة يسأل بصفته متسبباً عن تعويض الأضرار التي تنتج عن الحادث الذي يرتكبه السائق مباشرة، وهذا ما عبرت عنه محكمة التمييز بقولها: **"يستفاد من نص البند (١) من الفقرة الأولى للمادة (١٠٤) من قانون النقل على الطرق حسبما عدلت بالقانون رقم (٣٧) لسنة ١٩٦٨، أن صاحب المركبة، بالذات يعتبر في الأصل ضامناً للأضرار التي تلحق بالغير من جراء استعمال المركبة سواء أكان هو الذي قاد المركبة وأوقع الضرر أم السائق المعين من قبله"[٣].**

---

(١) الأجير في الفقه الإسلامي نوعان: أ- الأجير العام أو المشترك ويقصد به الشخص الذي يعمل لعامة الناس، أو هو الذي يستحق الأجرة نظير قيامه بالعمل لا بتسليم النفس ومثال ذلك الحداد والطبيب. ب- الأجير الخاص أو أجير الوَحْد - وهو ما يهمنا هنا - ويقصد به الشخص الذي يعمل لشخص واحد مدة معلومة، أو هو الشخص الذي يستحق الأجر بتسليم نفسه في المدة وإن لم يقم بعمل معين، ومثال ذلك الخادم في المنزل والأجير في المحل. انظر: وهبة الزحيلي، نظرية الضمان، المرجع السابق، ص١٦٦. علي بن الحسين ابن محمد السغدي، النتف في الفتاوى، تحقيق صلاح الدين الناهي، ط٢، ج٢، دار الفرقان، عمان، ١٤٠٤هـ، ص٥٦١.

(٢) سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات، المرجع السابق، ص ص٦٤٧-٦٤٨. ويتطابق ما يقرره الفقه الإسلامي بشأن المسؤولية عن عمل الأجير الخاص مع ما يقرره القانون المدني عن المسؤولية عن عمل الغير، فمسؤولية (الأستاذ) من الناحية الفقهية عن عمل الأجير الخاص تتطابق مع مسؤوليته القانونية باعتباره متبوعاً يسأل عن أعمال تابعه السائق فالفقه الإسلامي وإن كان قد اعتبر أن الأصل في المسؤولية المدنية هو مبدأ التبعية الفردية الذي يوجب مساءلة كل إنسان عن نتائج أفعاله إلا أنه قد أقر - في حالة معينة منها حالة الأجير الخاص - بمسؤولية الإنسان عن عمل غيره على سبيل الاستثناء. صبحي المحمصاني، النظرية العامة للموجبات والعقود في الشريعة الإسلامية، ط٢، ج١، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٧٢، ص٢٣١.

(٣) تمييز حقوق ١٢٢/٨٠، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٠، ص١٦٤٣.

٢- انتفاء مسؤولية سائق السيارة طبقاً للاتجاه الوضعي المقارب للفقه الإسلامي:

يلتقي أحد اتجاهات القانون الوضعي الفقه الإسلامي بشأن عدم مسؤولية سائق السيارة، بيد أنه يؤسس عدم هذه المسؤولية على تعارض فكرة الحراسة وفكرة التبعية تعارضاً لا يمكن التسليم معه بمسؤولية سائق السيارة، باعتباره حارساً، وذلك للأسباب الآتية:

السبب الأول: تعد الاستقلالية الصفة المميزة لحارس السيارة، في الوقت الذي يتميز فيه التابع بصفة الخضوع، لأن الحراسة باعتبارها السلطة الفعلية والمستقلة في استعمال وتوجيه ورقابة السيارة تكون للمتبوع الذي يمارس - بدوره - هذه السلطة من خلال التابع، وبذلك لا يتجاوز دور التابع مجرد القيام بالعمل لحساب المتبوع والخضوع له(١). وبذلك يتضح أن التابع لا يملك أي نوع من الاستقلال في قيامه بالعمل. وعليه فليس ثمة تعارض بين الخضوع الذي يميز التابع، والاستقلال الذي يميز الحارس(٢).

السبب الثاني: إن التسليم بكون التابع هو الحارس للشيء الذي يستخدمه في وظيفته يؤدي إلى القول بأن الشخص يكون خاضعاً في القيام بالعمل الموكول إليه، ومستقلاً في الوقت نفسه بالنسبة للأشياء التي يستخدمها في معرض قيامه بهذا العمل. ولا يخلو مثل هذا القول من التناقض الواضح لأنه من غير المنطقي أن يكون التابع خاضعاً في قيامه بالعمل لحساب المتبوع، وفي الوقت نفسه يكون مستقلاً بالنسبة للأشياء التي يستخدمها للقيام بالعمل نفسه، والحقيقة تكمن في كون التابع -وأثناء قيامه بالعمل لحساب المتبوع - يكون خاضعاً في كل ما يتعلق بالقيام بهذا العمل(٣).

---

(١) يعد وجود عقد العمل معياراً للقول بوجود علاقة التبعية، ذلك أن علاقة التبعية توجد حيث يوجد عقد العمل وتنتفي عندما لا تكون العلاقة بين الطرفين ناشئة عن عقد عمل وإنما عن عقد آخر كعقد المقاولة - مثلاً - وعلة اعتبار وجود عقد العمل معياراً لتحقق علاقة التبعية تكمن فيما يمتاز به عقد العمل من وجود علاقة تبعية بين طرفيه، يمكن معها لأحد الأطراف أن يفرض إشرافه على الطرف الآخر الذي يكون ملزماً بالخضوع لهذا الإشراف وهذا هو عين علاقة التبعية. محمد الشيخ عمر دفع الله، "مسؤولية المتبوع (دراسة مقارنة)"، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٧٠، ص٢١٧. ويؤيد ذلك ما ذكرته المادة (٢) من قانون العمل رقم (٨) لسنة ١٩٩٦ بشأن تعريف عقد العمل بأنه: "اتفاق شفهي أو كتابي صريح أو ضمني يتعهد العامل بمقتضاه أن يعمل لدى صاحب العمل وتحت إشرافه أو إدارته مقابل أجر، ويكون العمل لمدة محدودة أو غير محدودة أو لعمل معين أو غير معين".

(٢) محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص ص٣١٢-٣١٣.

(٣) المرجع السابق، ص٣١٣.

السبب الثالث: ليس المقصود من استلام التابع للشيء انتقال الحراسة من المتبوع إلى التابع، حيث أن الإرادة المشتركة للطرفين لم تتجه لتحقيق ذلك، بالإضافة إلى أن التسليم المادي للشيء ليس من شأنه أن ينقل للتابع حراسة الشيء، تلك الحراسة التي لا تنتقل إلا بانتقال السيطرة الفعلية على الشيء، والتي تكون للمتبوع وليس للتابع[١].

السبب الرابع: تقتضي مصلحة التابع عدم انتقال حراسة الشيء إليه، وأي قول بغير ذلك فيه إجحاف بحقه؛ لأن انتقال حراسة الشيء إليه سيحتم عليه من ناحية استلام الشيء من المتبوع من أجل أداء وظيفته، ومن ناحية أخرى سيجعله مسؤولاً عن الأضرار التي تقع دون خطأ منه، باعتباره حارساً للشيء[٢].

السبب الخامس: إن القول بانتقال الحراسة إلى التابع من شأنه أن يوفر ضماناً أكبر للمتضرور هو قول مردود، لأن هذا الأمر تترتب عليه حماية مصلحة متضرر على حساب مصلحة متضرر آخر وهو التابع، مما يتنافى مع مبادئ العدالة[٣].

وبناءً على ما سبق يمكن القول: أن تبعية السائق لمالك السيارة تحول دون انتقال الحراسة إليه، الأمر الذي يحول دون مساءلة سائق السيارة عن الأضرار التي تحدث بفعلها، حيث أن المسؤولية عن هذه الأضرار من شأنها أن تقع على عاتق مالك السيارة، إما بصفته حارساً للسيارة أم بصفته متبوعاً مسؤولاً عن أعمال تابعه السائق[٤]، ويتحدد ذلك في ضوء ظروف الحادث، بمعنى

---

(١) محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص٣١٣.

(٢) المرجع السابق، ص٣١٤.

(٣) المرجع السابق، ص٣١٤ .

(٤) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، ص ص١٠٤٨-١٠٤٩. عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص٣٨١. وقد خالفت محكمة النقض المصرية هذا الرأي حيث اعتبرت أن باستطاعة المتضرر أن يؤسس دعوى التعويض على الأساسين معاً في وقت واحد باعتبار أن كلا المسؤوليتين تكمل واحدتها الأخرى وبناءً عليه: "إذا قضت المحكمة بإلزام مالك السيارة بالتعويض، وأسست حكمها على المسؤوليتين، فطعن على الحكم ونعي على إحدى الدعامتين، كما إذا نعي على ما استند إليه الحكم في مدوناته على مسؤوليته- أي مالك السيارة - كمتبوع فإن طعنه يكون غير منتج ما دام أن الدعامة-

أن مالك السيارة يسأل استناداً إلى قواعد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه إذا كان سبب الحادث يرجع إلى فعل سائق السيارة (التابع)، بينما يسأل - أي مالك السيارة- بصفته حارساً فعلياً لها إذا كان سبب الحادث يرجع إلى فعل السيارة.

وإذا قام مالك السيارة بتأجير السيارة مع سائقها لشخص آخر، فإن السائق قد يخضع -استثناء- لإشراف وتوجيه مستأجر السيارة، الأمر الذي يؤدي لانتقال حراسة السيارة من المؤجر إلى المستأجر، ولتقرير مدى احتفاظ المؤجر بحراسة السيارة وعدم انتقالها إلى المستأجر كقاعدة عامة يستهدي القضاء بالعديد من الظروف التي من شأنها أن تحدد ما إذا كان السائق ما زال تابعاً للمؤجر أم انتقلت تبعيته للمستأجر.[1] ومن هذه الظروف -مثلاً- تحديد الملتزم بأجر سائق السيارة المؤجرة، فإذا احتفظ المؤجر لنفسه في عقد الإيجار بحق الإشراف على السائق وتوجيهه فيما يتعلق بصيانة السيارة المؤجرة وقيادتها، وتكفل المؤجر إلى جانب ذلك بمصاريفها فإن ذلك يشير إلى رغبته بالاحتفاظ بحراسة السيارة المؤجرة[2].

ومن هذه الظروف أيضاً مدة الإيجار فإن كانت مدة الإيجار قصيرة، كأن يكون تأجير السيارة قد تم لرحلة واحدة محددة الوجهة ولفترة زمنية قصيرة مع بقاء السائق يتولى قيادة السيارة المؤجرة، فإن ذلك قد يعني احتفاظ المؤجر بحراسة السيارة، لا سيما وانه قد أبقى سائق السيارة يتولى قيادتها أما إذا كان عقد إيجار السيارة يمتد لفترة طويلة، وكان مستأجر السيارة يتولى توجيه وإرشاد سائقها، فإن ذلك يشير إلى انتقال حراسة السيارة من المؤجر إلى المستأجر،[3] وقد يشترط المؤجر أن يتحمل مستأجر السيارة الأضرار كافة التي تنتج عن خطأ سائقها، والنص على مثل هذا الشرط في عقد إيجار السيارة من شأنه أن ينقل حراسة السيارة من المؤجر إلى المستأجر، شريطة أن يتمتع الأخير بالسيطرة الفعلية على السيارة، فإن لم يتمتع بالسيطرة الفعلية على السيارة، يفقد

= الأخرى التي بني عليها الحكم وهي مسؤوليته كحارس، كافية لحمل قضائه ما دام أن كلا الدعامتين مستقلة عن الأخرى.." نقلاً عن: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص٣٨٢.

(١) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص ٥٢.

(٢) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص ٥٢. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص١٤٠.

(٣) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص ٥٢. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص ص ١٤٠-١٤١.

هذا الشرط قيمته القانونية، ولا يكون له أي تأثير في التكييف القانوني بالنسبة لمركز المستأجر. بمعنى أن النص على الشرط السابق مع عدم تمتع مستأجر السيارة بالسيطرة الفعلية على السيارة لا يجعل من مستأجر السيارة حارساً لها. وتجدر الإشارة إلى أنه إذا كان عقد إيجار السيارة يشير إلى رغبة المؤجر بالاحتفاظ بحراسة السيارة، بأن كان تأجير السيارة تم لرحلة محدودة الوجهة ولفترة زمنية محددة مع بقاء سائق السيارة تحت إشراف المؤجر، ولم يلتزم مستأجر السيارة على الرغم من ذلك تلك الوجهة التي حددها المؤجر، بل قرر السير في وجهة متعارضة مع العقد، وقبل السائق ذلك على الرغم من مخالفته لأوامر مؤجر السيارة، فإن هذا من شأنه أن ينقل حراسة السيارة من المؤجر إلى المستأجر، لأن الأخير بما صدر عنه من سلوك يكون قد جعل من نفسه صاحب السيطرة الفعلية على السيارة، وجعل من السائق تابعاً عرضياً له، مما ينقل إليه حراسة السيارة طيلة الفترة التي استمر فيها سلوكه المخالف للعقد[1].

وإذا تم تأجير شاحنة مع إبقاء سائقها ليتولى قيادتها فإنه يجب التفرقة بين أمرين: حراسة الشاحنة والتي تبقى للمؤجر وحراسة البضاعة المشحونة والتي تكون للمستأجر، إذا كان هو الذي تولى عملية شحن البضاعة ونقلها[2].

ب- قيام مسؤولية سائق السيارة

يتوقف قيام مسؤولية سائق السيارة سواء من الناحية الفقهية أم من الناحية القانونية على مخالفته للتعليمات الصادرة إليه من المالك، فإذا لم يلتزم سائق السيارة بتعليمات مالكها، فإنه يسأل في الفقه الإسلامي على الرغم من كونه أجيراً خاصاً باعتباره مباشراً للضرر، كما يسأل من الناحية القانونية باعتباره حارساً للسيارة، ذلك أن من شأن حراسة السيارة أن تنتقل إلى سائقها إذا هو لم يلتزم بتعليمات المالك.

ومما سبق يمكن القول بأن مسؤولية السائق مباشر الضرر في الفقه الإسلامي ترتبط بضرورة أن يتمتع السائق بحراسة السيارة بمعناها القانوني بمعنى أن سائق السيارة المباشر يسأل

---

(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الالتزام بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص ص١٣٩-١٤٢. عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص ص٥٢-٥٣. يحيى موافي، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص ص٧٣-٧٥.

(٢) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص٥٣. يحيى موافي، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص٨٠.

إذا انتقلت إليه حراسة السيارة، وتنتفي مسؤولية السائق إذا لم يكن حارساً للسيارة التي يقودها، فتحقق مسؤولية السائق المباشر في الفقه الإسلامي يتوقف على مدى تمتعه بحراسة السيارة والسيطرة الفعلية عليها بالمعنى القانوني، بمعنى أن مسؤولية السائق المباشر تقوم متى كانت له الحراسة الفعلية على السيارة، وتنتفي في حالة عدم تمتعه بالحراسة الفعلية على السيارة. وفيما يلي نبحث قيام مسؤولية سائق السيارة في الفقه الإسلامي، ومن ثم في القانون الوضعي:

١- قيام مسؤولية سائق السيارة طبقاً للفقه الإسلامي

لعل عدم قيام مسؤولية سائق السيارة في الفقه الإسلامي عن الضرر الناجم عن عمله مشروط بمدى التزامه بما يصدر إليه من أوامر من جانب المتبوع، الأمر الذي يعني أن سائق السيارة يسأل عن الضرر الناجم عن عدم تقيده بما صدر إليه من أوامر، وذلك تطبيقٌ لما يقرره الفقه الإسلامي من قيام مسؤولية الأجير الخاص إذا كان العمل الذي مارسه هذا الأجير ونتج عنه الضرر هو عمل يتعدى حدود وظيفته آلة ومحلاً وكيفية، أو كان الأجير الخاص، غير مأمور صراحة أو دلالة للقيام بالعمل الذي نتج عنه الضرر[1]، في هذه الحالات يسأل الأجير الخاص لكونه مباشراً عن تعويض الضرر الذي سببه للغير تطبيقاً لقاعدة "تقديم المباشر على المتسبب". وتطبيقاً لذلك قررت محكمة التمييز الأردنية ما يلي: "إن استعمال المميز للسيارة العائدة لسلطة المصادر الطبيعية في شؤونه الخاصة، وفي غير أوقات الدوام الرسمية، هو اعتداء على ما في حفظه فإذا تضررت سواء بفعله أو بفعل غيره فإنه يضمن عملاً بالمادة (٦١٠) [2] من المجلة"[3].

٢- مسؤولية سائق السيارة طبقاً للاتجاه الوضعي المقارب للفقه الإسلامي

وتقوم مسؤولية سائق السيارة المباشر للضرر بحسب هذا الاتجاه متى انتقلت حراسة السيارة الفعلية إليه. وبذلك يمكن القول أن السائق المسؤول عن الضرر يعد حارساً فعلياً للسيارة، تلك الحراسة التي تنتقل إلى السائق إذا تحققت إحدى الحالات الآتية:

---

(١) سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات، المرجع السابق، ص٦٤٨. وهبة الزحيلي، نظرية الضمان، المرجع السابق، ص٢٥٦. محمد فوزي فيض الله، "المسؤولية التقصيرية بين الشريعة والقانون"، رسالة دكتوراة غير منشورة مرقونه على الآلة الكاتبة، جامعة الأزهر، ١٩٦٢، ص٣٩٠.

(٢) تنص المادة (٦١٠) من المجلة على أن: "الأجير الخاص أمين حتى أنه لا يضمن المال الذي تلف في يده بغير صنعه". نقلاً عن: سليم رستم باز، شرح المجلة، المرجع السابق، ص٢٨١.

(٣) تمييز حقوق ٧٣/١٤٠، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٧٣، ص١٠٣٦.

الحالة الأولى: السائق "غير الأمين"

من شأن حراسة السيارة أن تنتقل إلى السائق "غير الأمين" إذا هو لم يلتزم بالأوامر الصادرة إليه من متبوعه، واستأثر بالسيطرة الفعلية على السيارة بصورة تتعارض مع توجيهات ورغبة المتبوع، ولذلك فإن سائق السيارة المنفرد باستعمالها من أجل قضاء رغبات شخصية له لا علاقة لها بما تقتضيه الوظيفة من واجبات يعد حارساً فعلياً للسيارة؛ لأنه يتمتع بالسيطرة الفعلية عليها مما ينقل الحراسة من المتبوع إليه وكذلك إذا لم يلتزم سائق السيارة بأوامر متبوعه بإيقاف السيارة في المكان المخصص لإيقافها بعد انتهاء أوقات الوظيفة وذهب بالسيارة في نزهة، فإنه يعد حارساً للسيارة نظراً لسيطرته الفعلية عليها، مما يعني انتقال الحراسة من المتبوع إلى السائق التابع. وحين لا يتقيد سائق الشاحنة بالوجهة التي حددها له مالك الشاحنة، وبضرورة العودة فور إتمام عملية نقل بضاعته وتسليمها من الوجهة المحددة، فإن حراسة الشاحنة تنتقل إليه إذا أقدم على الاتفاق مع شخص آخر لينقل بضاعة له، رغبة من السائق بالحصول على مال خفية عن مالك الشاحنة وخلافاً لتعليماته، ففي هذه الحالة يصبح سائق الشاحنة حارساً لها خلال فترة الاتفاق، حيث أن السيطرة الفعلية على الشاحنة تكون للسائق التابع دون المالك المتبوع خلال هذه الفترة. وعندما يلتزم سائق السيارة بالوجهة التي حددها المتبوع ولكنه سلك طريقاً أخرى غير الطريق التي حددها له المتبوع، لكون الطريق الجديدة أسهل وأقصر للوصول إلى الوجهة نفسها، فإن حراسة السيارة هنا تبقى للمتبوع ولا تنتقل للسائق لأنه - أي السائق - لم يستقل بالسيارة من أجل تحقيق منافع شخصية له، ولم تتجه إرادته إلى الإفلات من الإدارة المعنوية للمتبوع، الأمر الذي ينتج عنه بقاء السيطرة الفعلية على السيارة وتبعاً لذلك الحراسة للمتبوع[١].

---

(١) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص ص٦٤-٦٥. محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص٣٣٠. ويرى جانب آخر من الفقه أنه ليس شأن تجاوز سائق السيارة (التابع) حدود وظيفته في استخدام السيارة أثناء فترة الوظيفة نقل حراسة السيارة إليه، بل تبقى الحراسة لمالك السيارة (المتبوع) وذلك للاعتبارات الآتية:

أولاً: إن سيطرة مالك السيارة (المتبوع) الفعلية على السائق (التابع) من حيث: الإشراف والرقابة والتوجيه تنقص في حد ذاتها من سيطرة السائق على السيارة صفة الاستقلال باعتبار أن سائق السيارة يكون خاضعاً لسيطرة مالك السيارة (المتبوع) الذي تكون له حراسة السيارة.

ثانياً: ليس صحيحاً القول بأن حيازة السائق للسيارة قد حدثت رغماً عن إرادة المتبوع نظراً لأن السيارة كانت موجودة أثناء فترة الوظيفة، وفي مكان الوظيفة، وقت استخدام السائق للسيارة استخداماً يتجاوز حدود وظيفته.-

الحالة الثانية: استخدام السيارة في أغراض شخصية

إذا كان استخدام السائق للسيارة في أغراض شخصية قد تم بناءً على إذن صدر من جانب المالك، فإن الفقه يميز في هذه الحالة بين الإذن الصريح والإذن الضمني فإن كان الإذن بالاستخدام صريحاً يصبح السائق مستعيراً للسيارة، بموجب عقد عارية استعمال، ويخول عقد العارية المستعير السيطرة الفعلية على السيارة، مما يترتب عليه انتقال حراسة السيارة للمستعير مع بقائه تابعاً للمعير. وأما إذا كان إذن المالك للسائق في استخدام السيارة ضمنياً، فيعد إذناً - والحالة هذه - مبعثه التسامح من المالك، ويترتب على هذا الإذن انتقال الحراسة للسائق ومثال ذلك: استخدام الوكيل التجاري سيارة متبوعه في أغراض شخصية أثناء القيام بالعمل لصالح المتبوع في مثل هذه الحالة يعد المتبوع متسامحاً في مثل هذا الاستخدام من الوكيل التجاري، الذي تنتقل إليه حراسة السيارة مع بقائه تابعاً(١).

ج- اجتماع مسؤولية الحارس والمتبوع

لعل المهتم بمجال الدراسات القانونية يدرك ما أثارته مسألة انتقال حراسة السيارة إلى السائق بصفته تابعاً من خلاف بين فقهاء القانون، وإذا تعمق بتتبع هذا الخلاف، وجد أن اختلاف فقهاء القانون لم يقتصر على مسألة مدى انتقال حراسة السيارة إلى السائق التابع فحسب، وإنما امتد ليشمل النتائج التي قد تترتب على انتقال حراسة السيارة للسائق بصفته تابعاً، ذلك أن جانباً من

ثالثاً: إن استخدام السائق للسيارة في أثناء فترة الوظيفة وفي المكان المخصص لذلك، لا يعدو كونه من قبيل الحيازة المادية التي لا تخول السائق حراسة السيارة الفعلية، تلك الحراسة التي تبقى للمتبوع باعتبار أنه -أي المتبوع- يظل محتفظاً بسلطة التوجيه المعنوي للسيارة فضلاً عن احتفاظه بسلطة التوجيه المادي للسيارة في أثناء فترة الوظيفة ومكانها.

رابعاً: يستفاد من أحكام القضاء الفرنسي التي تقرر فقد مالك السيارة لحراستها عند تجاوز السائق لحدود وظيفته، أن القضاء يقرر فقدان مالك السيارة لحراستها، وانتقال تلك الحراسة للسائق عندما يكون سائق السيارة قد استخدم السيارة في غير أوقات الوظيفة أو خارج أماكن العمل الأمر الذي يعني أن تجاوز سائق السيارة لحدود وظيفته في مكان الوظيفة، وفي أثناء فترة تلك الوظيفة يبقي حراسة السيارة للمالك (المتبوع). أحمد شوقي عبد الرحمن، مسؤولية المتبوع، المرجع السابق، ص ص١٤٠-١٤١. ويتعارض هذا الرأي مع المفهوم الصحيح للسيطرة الفعلية على السيارة تلك السيطرة التي تكون - وفق اعتقاد الباحث - لقائد السيارة الذي يحوز عليها، لأنه هو الذي يسيطر عليها سيطرة فعلية من حيث الإشراف والرقابة والتوجيه. ولا تحول تبعية السائق دون انتقال الحراسة إليه في الأحوال كافة ما دام يتولى قيادة السيارة كما سيأتي بيانه.

(١) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص٨٣. محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص ص٣٢٥-٣٢٦.

الفقهاء الذين يقولون بإمكانية أن يكون السائق حارساً استثناء، يرون أن باستطاعة المتضرر أن يطالب مالك السيارة المتبوع بالتعويض دون أن يثبت صدور أي خطأ من جانب سائق السيارة التابع، وذلك استناداً إلى كون سائق السيارة يعد حارساً لها، ومن مقتضى الحراسة افتراض الخطأ افتراضاً غير قابل لإثبات العكس، أي أن مسؤولية السائق تقوم ولو لم يرتكب خطأ[1]. وقد انتقد جانب آخر من الفقهاء ما ذهب إليه أنصار الجانب الأول، وكان لكل جانب من الفقه أدلته القانونية التي تبرر ما ذهب إليه والتي نعرضها فيما يلي:

الرأي الأول: يرى أنصاره إمكانية أن يكون التابع حارساً للشيء الذي يستخدمه في ممارسة وظيفته، ويترتب على ذلك عدم وجود ما يحول دون الجمع بين مسؤولية المتبوع ومسؤولية الحارس للشيء، حيث يمكن مساءلة التابع على أساس الحراسة، ويستطيع المتضرر أيضاً أن يستفيد من علاقة التبعية، حيث يمكنه بموجبها الرجوع على المتبوع بصفته مسؤولاً مدنياً عن تابعه[2]. واستند أنصار هذا الرأي في تبرير موقفهم إلى ما يلي:-

١- إن الأساس المشترك لمسؤولية الحارس ومسؤولية المتبوع والمتمثل في الخطأ يبرر الجمع بين المسؤوليتين، وذلك لأنه إذا كان بالإمكان مساءلة التابع - بصورة استثنائية - بصفته حارساً للشيء الذي يستخدمه في وظيفته، فليس هناك ما يمنع مساءلة المتبوع بصفته كذلك عن خطأ تابعه الحارس، استناداً إلى القرينة القانونية التي تقيمها المادة (١٣٨٤/١) مدني فرنسي على أن خطأ التابع هو خطأ المتبوع، مما يعفي المتضرر من إثبات خطأ الحارس عند رجوعه على المتبوع، لأن القانون قد تكفل من جانبه بإثبات الواقعة حيث أن الواقعة المراد إثباتها ثابتة بقيام القرينة بحيث أعفي المتضرر من إثباتها[3].

٢- لعل جعل فكرة تحمل التبعة أساساً مشتركاً لمسؤولية الحارس ومسؤولية المتبوع يدعم الجمع بين المسؤوليتين، فالمتبوع يضمن مخاطر نشاط التابع ومخاطر الأشياء التي يستخدمها التابع

---

(١) ما ينطبق على العلاقة بين سائق السيارة ومالكها ينطبق على علاقة التبعية بين كل تابع ومتبوع.

(٢) محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص٣٦١.

(٣) المرجع السابق، ص٣٦٠.

في وظيفته، الأمر الذي يترتب عليه إمكانية مساءلة المتبوع عن الضرر الذي يسببه تابعه الحارس[1].

٣- إن اعتبار فكرة الضمان أساساً مشتركاً لمسؤولية الحارس ومسؤولية المتبوع من شأنه تدعيم الجمع بين المسؤوليتين من حيث كون المتبوع ضامناً للضرر الذي يسببه التابع في ممارسة الوظيفة وهو – أي التابع – حارساً، فليس هناك أي مانع يحول دون ضمان المتبوع للضرر الذي يسببه التابع بصفته حارساً[2].

٤- إن المادة (٥/١٣٨٤) مدني فرنسي نصت على قيام مسؤولية المتبوع عن الأضرار التي يسببها تابعه باصطلاحات عامة دون أي ذكر للخطأ أو "فعل التابع"، فليس هناك ما يمنع مساءلة المتبوع عن الضرر الذي يسببه التابع بواسطة الأشياء التي يستخدمها في ممارسة الوظيفة، خصوصاً أن القانون لم يتطلب شرط "خطأ التابع" صراحةً، بالإضافة إلى أن الفقرة السابعة من المادة (١٣٨٤) مدني فرنسي التي استخدمت تعبير "الخطأ" لا تتعلق بمسؤولية المتبوع[3].

٥- ينطوي القول بإمكانية الجمع بين المسؤوليتين على مصلحة للمتضرر لأنه لا يلتزم معه سوى بإثبات فعل الشيء الذي تدخل في إحداث الضرر، بحيث تقوم مسؤولية التابع بصفته حارساً للشيء دونما حاجة لإثبات خطئه. ويكون باستطاعة المتضرر عدم الرجوع على تابع قد يكون معسراً، ويكون أمامه دائماً متبوع مليء دون الحاجة لتحمل مشقة أي إثبات[4].

٦- ثمة مصلحة أخرى للتابع تتأتى من وراء الجمع بين المسؤوليتين، وهي عدم مساءلته عن الضرر دون أن يرتكب خطأ باعتباره حارساً للشيء، والقول بغير ذلك يؤدي إلى الإضرار بالتابع، حيث أنه سوف يسأل دون ارتكابه خطأ معيناً استناداً لحراسة الشيء وهو أمر لا يتناسب مع وضعه الاقتصادي والاجتماعي[5].

(١) محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص٣٦٢.

(٢) المرجع السابق، ص٣٦٣.

(٣) المرجع السابق، ص ص٣٦٣-٣٦٤.

(٤) المرجع السابق، ص٣٦٥.

(٥) المرجع السابق، ص٣٦٧.

٧- إن إمكانية قيام المتبوع بالتأمين من المسؤولية لتغطية الضرر المحتمل وقوعه بواسطة الأشياء التي يستخدمها التابع في ممارسة وظيفته، تبرر مثل هذا الجمع بين مسؤوليتي المتبوع والحارس، لأن المتبوع يملك من القدرة والإمكانيات ما يؤهله لمواجهة أعباء التأمين من مسؤولية التابع[١].

الرأي الثاني: وقد انتقد مؤيدو هذا الرأي ما ذهب إليه أنصار الرأي الأول من الجمع بين مسؤولية الحارس ومسؤولية المتبوع، للأسباب الآتية:

١- أن المادة (١/١٣٨٤) مدني فرنسي لا تتضمن قرينة على خطأ الحارس، بل أن مسؤولية الحارس تقوم على الضرر لا الخطأ، حيث يسأل الحارس بموجب هذه المادة سواء صدر من جانبه خطأ أم لم يصدر، مما يدعونا للقول بأنه في الحقيقة ليس هناك أساس مشترك لمسؤولية الحارس ومسؤولية المتبوع، بل نحن بصدد ازدواج أساس المسؤولية[٢].

٢- أما القرينة القانونية التي ادعى أنصار الرأي الأول وجودها، فهي غير موجودة لعدم وجود نص عليها، ولا يمكن لمثل هذه القرينة في حال وجودها أن تمتد خارج نطاق حدود النص الذي أوجدها، وبما أن المادة (١/١٣٨٤) مدني فرنسي قد أقامت قرينة على مسؤولية الحارس، وأن المادة (٥/١٣٨٤) مدني فرنسي قد أقامت مسؤولية المتبوع عن خطأ التابع، مما يترتب عليه وجوب إثبات المتضرر فعل الشيء عندما يلجأ إلى المادة (١/١٣٨٤) مدني فرنسي، بينما يجب عليه أن يثبت خطأ التابع وذلك عندما يلجأ إلى المادة (٥/١٣٨٤) مدني فرنسي[٣].

٣- إن قرينة المسؤولية التي تقوم على كاهل المتبوع هي عن خطأ التابع وليست عن فعل الشيء، أما القرينة التي يقيمها أنصار الرأي الأول بشأن مسؤولية المتبوع عن الأضرار التي يرتكبها

---

(١) محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص٣٦٧.

(٢) المرجع السابق، ص ص٣٦٩-٣٧٠.

(٣) المرجع السابق، ص٣٧٠.

التابع بواسطة الأشياء التي في حراسته قرينة لا يمكن التسليم بوجودها لعدم وجود أي نص قانوني عليها[١].

٤- إن القول بأن الجمع بين مسؤوليتي الحارس والمتبوع يهدف إلى حماية مصلحة المتضرر يؤدي إلى: غموض الأحكام، وسطحية التسبيب، وعدم وضوح المبادئ القانونية في هذا المجال، ذلك أن القضاء سوف لا يقيم وزناً لعملية إسناد الحراسة للتابع أو المتبوع لأن حق المتضرر لن يتأثر أياً كان المسؤول ما دام التابع والمتبوع يلتزمان معاً بتعويض الضرر، أو يلتزم المتبوع وحده بالتعويض، الأمر الذي يجرد تحديد القضاء للحارس المسؤول من أية فائدة قانونية[٢].

٥- إن التسليم بإمكانية تحمل المتبوع بصورة نهائية للتعويض - كما يذهب أنصار الرأي الأول - يفترض أن يكون التعويض مرتبطاً بخطأ المتبوع الثابت، أو مرتبطاً بالمخاطر التي يجب أن يضطلع بها المتبوع لأنه لا يضمن تابعه باستمرار كأن يكون الضرر الذي أحدثه الشيء راجع إلى عيب في الشيء، في هذه الحالة تصبح العلاقة بين سبب الحادث وممارسته الوظيفة محل شك، بالإضافة إلى أن مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه لا تقوم في حالة تعسف الأخير باستعمال الوظيفة[٣].

٦- أما قول أنصار الرأي الأول بأن الجمع بين مسؤولية الحارس ومسؤولية المتبوع ينطوي على مصلحة للمتضرر، يعني أنه حيث لا يوجد مصلحة فلا يوجد جمع للمسؤوليتين، وليس صحيحاً قولهم بأن هذا الجمع فيه مصلحة للمتضرر من حيث كون المتبوع المسؤول عن الضرر هو شخص مليء، فذلك ليس أمراً مطرداً بصورة مطلقة، بالإضافة إلى كون المتبوع قد يعجز أحياناً عن تحمل عبء التعويض إذا كانت الأضرار جسيمة[١].

٧- ولعل الغاية التي سعى إليها مؤيدو الرأي الأول من وراء الجمع بين المسؤوليتين وهي مراعاة مصلحة التابع يمكن تحقيقها دون الجمع بين المسؤوليتين، لأن مسؤولية المتبوع لا تقوم إلا عن خطأ التابع الذي يجب على المتضرر إثباته، فالتابع لا يتحمل سوى المسؤولية الناتجة

---

(١) محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"،المرجع السابق، ص ص٣٧٠-٣٧١.

(٢) المرجع السابق، ص ص٣٧١-٣٧٢.

(٣) المرجع السابق، ص ص٣٧٢-٣٧٣.

عن فعله الشخصي، وهذا يحقق مصلحة للتابع الذي لا يتحمل عبء المسؤولية الأثقل وهي المسؤولية عن الأشياء، بالإضافة إلى ذلك، فإن مبدأ الجمع بين مسؤولية المتبوع ومسؤولية الحارس من شأنه أن يلحق ضرراً بالتابع إذا كان هو المتضرر وأراد الرجوع على المتبوع، لأنه يلزم في هذه الحالة أن يثبت خطأ المتبوع على اعتبار أن المسؤولية المقررة في المادة (١/١٣٨٤) مقررة لمصلحة المتضرر دون الحارس الذي يفترض أنه التابع.

وفي المقابل، فإن عدم الجمع بين المسؤوليتين يجعل باستطاعة التابع المتضرر أن يرجع على المتبوع دون حاجة لإثبات الخطأ في جانب الأخير لأن الفرض هنا أن التابع ليس حارساً[١].

٨- القول بأن الحارس تابع لا يتفق مع ما يقرره الفقه من تعارض صفة الحارس وصفة التابع[٢].

٩- ليس صحيحاً ما ذهبوا إليه -أي أنصار الرأي الأول - من كون قدرة المتبوع على التأمين تبرر الجمع بين مسؤولية الحارس ومسؤولية المتبوع، لأن التابع قد يكون هو وحده المسؤول عن التأمين من المسؤولية، خصوصاً عندما يكون مالكاً للشيء الذي يستخدمه في وظيفته[٤].

وقد رفضت محكمة النقض الفرنسية الاعتراف بمبدأ الجمع بين مسؤولية الحارس ومسؤولية التابع، حيث قضت بالتعارض بين صفة التابع والحارس[٥].

ولم يذهب المشرع الأردني إلى الوجهة ذاتها التي ذهبت إليها محكمة النقض الفرنسية، حيث أقر في المادة (٩) من نظام التأمين الإلزامي بمبدأ الجمع بين مسؤولية الحارس ومسؤولية التابع، ذلك أن هذه المادة قد اعتبرت أن كلاً من سائق السيارة ومالكها مسؤولان عن الحادث، ولما كانت مسؤولية مالك السيارة لا تستند إلى كونه حارساً فعلياً للسيارة، حيث أن الحراسة الفعلية على السيارة هي لسائقها[٦] الحائز عليها بموجب المادة (٢٩١) من القانون المدني ولما كان سائق السيارة

---

(١) محمود خيال، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع"، المرجع السابق، ص٢٧٣.

(٢) المرجع السابق، ص ص٢٧٣-٢٧٤.

(٣) المرجع السابق، ص ص٢٧٤-٢٧٥.

(٤) المرجع السابق، ص٢٧٥.

(٥) نقض مدني فرنسي، ٣٠ ديسمبر ١٩٣٦ وكذلك نقض مدني فرنسي، ١٦ يناير ١٩٤٨، نقلاً عن: المرجع السابق، ص٣٧٥.

(٦) الفرض هنا أن سبب الحادث يعود إلى فعل السيارة وليس إلى فعل قائدها، لأنه إذا افترضنا أن سبب الحادث يعود إلى فعل قائد السيارة، فإنه -أي قائد السيارة- لا يسأل بصفته حارساً للسيارة، وإنما يسأل استناداً إلى مسؤوليته عن أفعاله الشخصية.

هو الحارس الفعلي للسيارة، وهو في الوقت ذاته تابعاً لمالك السيارة، فإن ذلك يعني أن سائق السيارة (التابع) يعد حارساً فعلياً للسيارة، الأمر الذي يعني أن المادة (٩) من نظام التأمين الإلزامي قد أقرت مبدأ الجمع بين مسؤولية التابع ومسؤولية الحارس.

٢- قيادة سيارة الغير طبقاً للقانون المدني الأردني

يعد سائق السيارة بموجب المادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني حارساً فعلياً للسيارة لأنه -أي السائق - هو الذي يباشر الضرر، ومسؤولية حارس السيارة تقوم بموجب المادة (٢٩١) على مباشرة الضرر، الأمر الذي يعني أن قائد السيارة هو الحارس الفعلي لها بموجب المادة (٢٩١) من القانون المدني وليس مالكها المتبوع، وليس من شأن تبعية سائق السيارة لمالكها أن تحول دون اعتبار السائق حارساً فعلياً للسيارة، ذلك أن التبعية التي تحول دون قيام الحراسة على الشيء هي "التبعية التي يمكن أن يطلق عليها التبعية المادية أو الموضوعية، ويقصد بها التبعية في مباشرة السيطرة والهيمنة على الشيء، بمعنى أن يكون شخص معين، فيما يجريه على الشيء من أفعال، أداة ومظهر لسيطرة شخص آخر وهيمنته عليه، أما التبعية بمعناها العادي المألوف، وهي تلك التي تربط بين شخص وشخص والتي تقوم على سلطة: التوجيه والرقابة والإشراف من أحدهما على الآخر، والتي يمكن أن يطلق عليها التبعية الشخصية لتمييزها عن التبعية في مباشرة السيطرة على الشيء والتي أطلق عليها التبعية المادية أو الموضوعية، فحكمها مختلف تماماً، فهي بمجردها وذاتها لا تتعارض ولا تتنافر، على سبيل اللزوم والحتم مع الحراسة على الشيء، فالتبعية هنا مسألة شخصية تقوم بين المتبوع والتابع، وأساسها هو السلطة التي تكون للأول في رقابة الثاني وتوجيهه والإشراف عليه، بصدد العمل المناط به أداؤه لمصلحته. أما حراسة الشيء باعتبارها مناط تحديد الشخص الذي يتحمل المسؤولية عن الضرر الناجم بفعله، فهي مسألة مادية أو موضوعية، فقوامها هو السيطرة الفعلية التي تكون للشخص على الشيء"(١).

---

(١) هذا رأي عبد الفتاح عبد الباقي، المسؤولية التقصيرية عن حوادث السيارات وغيرها من الأشياء الخطرة. أشار إليه: أحمد شوقي عبد الرحمن، مسؤولية المتبوع، المرجع السابق، ص ص٨٩-٩٠.

ثالثاً: تعليم قيادة السيارات

من الطبيعي أن يقوم الشخص بتعلم قيادة السيارات قبل إقدامه على القيادة، ولبلوغ الدرجة المطلوبة من المهارة والخبرة يتولى عادة معلم الإشراف على تعليم هذا الشخص قيادة السيارات، الأمر الذي يدفعنا لتحديد المسؤول عن أي حادث يرتكب أثناء فترة تعليم القيادة.

١- تعليم قيادة السيارات طبقاً للفقه الإسلامي والاتجاه المقارب له

مرة أخرى يخرج الفقه الإسلامي على قاعدة "تقديم المباشر على المتسبب"، حيث يجعل المسؤولية عن الحادث الذي يرتكب أثناء فترة تعليم القيادة تثقل كاهل معلم القيادة وليس قائد السيارة، بالرغم من كون الأخير هو المباشر للحادث الذي تسبب به الأول.

ويبرر الفقه الإسلامي خروجه هذا عن القاعدة السابقة بكون قائد السيارة الذي باشر الحادث هو تلميذ لأستاذه معلم القيادة، فأصبحت مساءلة معلم القيادة (الأستاذ) رغم كونه غير مباشر للتلف الناتج عن الفعل الذي باشره قائد السيارة في حالتين:

الحالة الأولى: إذا كان الفعل الذي نتج عنه التلف في حدود وظيفة التلميذ آلة ومحلاً وكيفية.

الحالة الثانية: إذا كان التلميذ مأموراً صراحة أو دلالة من الأستاذ معلم القيادة بالعمل الذي نتج عنه الضرر(١).

فتحقق أي حالة مما سبق يعد استثناء من قاعدة "تقديم المباشر على المتسبب" عند اجتماعهما.

ويصير حارس السيارة مسؤولاً – من الناحية القانونية – عن الحوادث التي ترتكب في أثناء فترة التعليم، ونظراً لاحتفاظ معلم القيادة بالسيطرة الفعلية على السيارة بحسب القانون الوضعي المقارب للفقه الإسلامي فيعد حارساً لها، ويسأل –تبعاً لذلك– حتى وإن عهد بقيادتها إلى شخص آخر ليعلمه القيادة، فالتلميذ أثناء فترة تعليمه يقود السيارة بناءً على توجيهات وإرشادات معلم القيادة الذي يحتفظ بحراسة السيارة.

---

(١) سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات، المرجع السابق، ص٦٤٨. وهبة الزحيلي، نظرية الضمان، المرجع السابق، ص٢٥٦ . محمد فوزي فيض الله، "المسؤولية التقصيرية"، المرجع السابق، ص٣٩٠. وينطبق هذا أيضاً على الأجير الخاص.

ولا يحول قيام معلم القيادة بإجراء اختبار لتلميذه وتركه يقود السيارة منفرداً للتعـــرف علـــى مدى قدرته على الاستقلال بالسيارة دون مساءلة المعلم باعتبار أن إجراء مثل ذلك الاختبـــار ليـس من شأنه نقل حراسة السيارة للتلميذ بل هو ضرورة من ضرورات تعليم القيادة حتى الانتهاء منه(١).

ولكن حراسة السيارة من شأنها أن تنتقل للتلميذ إذا لم يلتزم بتوجيهات معلمه وعصــا أمــره عصياناً تاماً؛ لأن التلميذ في هذه الحالة يعد في حكم سارق السيارة بالمفهوم الواسع للسرقة(٢). وقــد رفض جانب من الفقه انتقال الحراسة إلى التلميذ في حالة عدم التزامه بتوجيهات معلمه، استناداً إلــى عدم وجود تشابه بين وضع التلميذ في حالة الذي لا يلتزم بتوجيهات معلمه، ووضع السارق علـــى اعتبار أن المالك في حالة سرقة السيارة يجرد من سلطات: الرقابة والتوجيه والاســـتعمال، وليـس الوضع كذلك بالنسبة لمعلم القيادة حيث أنه لا يفقد السيطرة الفعلية على السيارة لمجرد عدم الـــتزام التلميذ بتوجيهاته وأوامره، ويكون بوسعه – أي المعلم - التدخل مادياً للسيطرة على السيارة بحكـــم خبرته في هذا المجال(٣).

٢- ملكية السيارة المستخدمة في التدريب تعود للتلميذ

أثارت ملكية التلمذ للسيارة المستخدمة في التدريب خلافاً واسعاً بشأن مدى احتفـــاظ التلميــذ بحراسة السيارة المستخدمة في التدريب، إذا كانت هذه السيارة مملوكة للتلميذ، وقــد انقســم فقــهاء القانون بهذا الشأن إلى رأيين:

الرأي الأول: يرى أنصار هذا الرأي أنه ليس من شأنه ملكية التلميذ للسيارة المستخدمة فــي التدريب أن تنقل حراسة السيارة إليه، فالحراسة تبقى لمعلم القيادة باعتباره يسيطر ســـيطرة فعليــة على السيارة(١).

---

(١) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص ص ٥٨-٥٩.

(٢) رأي عبد الفتاح عبد الباقي في كتابه: "المسؤولية التقصيرية عن حوادث السيارات"، ص٢٢٩. أشار إليه: أحمد شوقي عبد الرحمن، مسؤولية المتبوع، المرجع السابق، ص١٠٤، ويلاحظ أن التلميذ لايعد في هذه الحالـــه – كما يرى الباحث – بحكم سارق السيارة بل بحكم الغاصب، لأن السرقة تكون بالخفــاء فــي حيــن أن تسـليم السيارة هو بعلم الأستاذ.

(٣) المرجع السابق، ص١٠٤.

(٤) المرجع السابق، ص١٠٧.

Loading...

Loading...

Loading...

جــراء أعمال تابعه، إلا أن المادة (١٠٤) من قانون النقل على الطرق أوجبت على مالك السيارة قبل ترخيصها أن يقدم تأميناً لضمان التعويض عن الأضرار التي قد تحدثها سيارته للغير، وهذا النص يرتب المسؤولية على مالك السيارة عما قد تحدثه سيارته من أضرار سواء أكان هو سائقها أو كان يسوقها شخص آخر، وذلك لأنه لا يجوز تقديم أي ضمان لالتزام غير مترتب بالذمة، فإلزام الشارع لمالك السيارة بتقديم الضمان لما قد ينجم من أضرار نتيجة حادثة تحدثها سيارته هو إلزام ضمني بمسؤوليته والتزامه بالتعويض عن هذه الأضرار"(١).

✗ يشير القرار إلى أن عدم قيادة المالك لسيارته لا تحول دون مساءلته عن الأضرار التي تحدث باعتباره متبوعاً، الأمر الذي يمكن بالقياس عليه القول: بأن معلم قيادة السيارة العائدة له في التدريب يسأل هو الآخر باعتباره متبوعاً عن الحادث الذي يباشر التلميذ التابع له ارتكابه.

رابعاً: حراسة السيارة أثناء اختبار القيادة

بعد انتهاء الشخص من تعلم قيادة السيارات، يستعد لإجراء اختبار - تحت إشراف الموظف المختص - للوقوف على مدى كفاءته في قيادة السيارة، وهذا الأمر يثير مسألة تحديد المسؤول عن الحادث الذي يرتكب أثناء فترة الاختبار.

ومن المعروف أن للشخص المرشح لاختبار القيادة كامل الحرية في قيادة السيارة بالصورة التي يراها مناسبة، دون الالتزام بالأوامر الصادرة إليه من الموظف الذي يجري الاختبار. لذا تقوم مسؤولية المرشح - في الفقه الإسلامي والقانون المدني الأردني كذلك - إذا ارتكب حادثاً معيناً باعتباره مباشراً له، ولا يكون بوسعه الادعاء بأن الحادث كان ناجماً عن التزامه بالأوامر الصادرة إليه من الموظف الذي تسبب بالحادث، حيث أن تلك الأوامر الصادرة إليه من الموظف لم تكن - في الحقيقة - من نوع الإكراه التام، وهذا لا يؤثر في اختيار المرشح، وتبعاً لذلك يفعل المرشح ما كلف به عن إرادة واختيار وطواعية، ولذلك يسند إليه الفعل ويسأل عن تعويض الأضرار المترتبة على فعله كافة باعتباره مباشراً تطبيقاً لقاعدة "تقديم المباشر على المتسبب"(٢)، ومن الجدير بالذكر أن الموظف قد يصدر أوامر تخالف قواعد السير لاكتشاف مدى التزام المرشح بتلك القواعد، وفي

(١) تمييز حقوق ٦٩/١٢٤، مجلة نقابة المحامين، لسنة ١٩٦٩، ص٩٣٢.

(٢) سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات، المرجع السابق، ص٦٣٧.

هذه الحاله لا يكون بوسع المرشح – أيضاً - الادعاء بأن الحادث كان ناجماً عن التزامه بالأوامر الصادرة إليه، ولذلك يسأل بصفته مباشراً للحادث عن تعويض الأضرار الناتجة عن فعله.

ويلتقي القانون الوضعي مع الفقه الإسلامي بشأن مسؤولية المرشح لاختبار القيادة، بيد أن القانون الوضعي يعد المرشح مسؤولاً لكونه حارساً للسيارة، فهو يسيطر على السيارة سيطرة فعلية ولا يخضع لتوجيهات وإرشادات الموظف الذي يتولى إجراء الاختبار، والذي يقتصر دوره على مجرد مراقبة كيفية قيادة المرشح للسيارة ليقدر مدى كفاءته، ولا يغير من الأمر شيئاً طلب الموظف من المرشح لاختبار القيادة القيام بالانحراف يميناً أو يساراً أو تخفيف السرعة أو زيادتها، فالحراسة في هذه الحالات تبقى للمرشح ولا تنتقل إلى الموظف، نظراً لكون هذا الأخير يفتقد للسيطرة الفعلية على المرشح للاختبار عند تنفيذ ما طلبه منه، وتبقى للمرشح حرية التنفيذ بالشكل الذي يراه مناسباً. وتبقى حراسة السيارة للمرشح وإن كانت مملوكة لمعلم القيادة لأن المعلم نفسه لا يكون باستطاعته التدخل في كيفية قيادة المرشح أثناء فترة الاختبار[1]. وكذلك الأمر في القانون المدني الأردني الذي يسأل فيه قائد السيارة المرشح للاختبار بصفته حارساً فعلياً للسيارة بموجب المادة (٢٩١).

خامساً: حراسة السيارة وقت تجربتها على يد الراغب في شرائها

استكمالاً للحديث عن تحديد المسؤول عن الحوادث، يتطرق الباحث هنا لحادث السيارة الذي يقع أثناء تجربة الشخص لها قبل شرائها، وفيما يلي نحدد شخص المسؤول الحادث في الفقه الإسلامي والاتجاه المقارب له وكذلك في القانون المدني الأردني

١- حراسة السيارة وقت تجربتها طبقاً للفقه الإسلامي والاتجاه المقارب له:

يجب أن نفرق بين حالتين بالنسبة لتجربة السيارة المرغوب بشرائها وهما:

الحالة الأولى: تجربة السيارة تحت إشراف مالكها

في هذه الحالة يقوم الراغب بالشراء بقيادة السيارة تحت إشراف المالك، الأمر الذي يجعل من المالك مسؤولاً - بحسب الفقه الإسلامي - رغم كونه متسبباً عن الأضرار التي يباشرها الراغب في شراء السيارة، وذلك خروجاً على قاعدة تقديم "تقديم المباشر على المتسبب" فالمباشر إن كان

---

(١) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص ص١٠٠-١١٠. أحمد شوقي عبد الرحمن، مسؤولية المتبوع، المرجع السابق، ص١٠٩.

خاضعاً لأوامر المالك فإنه لا يعدو كونه مجرد آلة في يد المتسبب تماماً كسائق السيارة الذي يخضع لإشراف مالكها أثناء قيادتها[١].

وليس من شأن قيادة الراغب في الشراء أن تنقل حراسة السيارة إليه إذا كان يخضع لرقابة وإشراف مالك السيارة أو تابعه خلال فترة تجربة السيارة، مما يعني أن مالك السيارة يلتزم باعتباره حارساً لها بتعويض الضرر الناتج عن قيادتها خلال تلك الفترة؛ لأن الحراسة مناط المسؤولية[٢].

الحالة الثانية: تجربة السيارة دون إشراف المالك

يهدف الراغب في شراء سيارة معينة إلى التأكد من مدى صلاحيتها، وفي سبيل تحقيق ذلك يلجأ الراغب في الشراء إلى جعل عقد بيع السيارة معلقاً على شرط التجربة، الذي يكون له بموجبه حق تجربة السيارة محل عقد البيع، ومن ثم يكون له الحق في قبول السيارة أو رفضها خلال الفترة المتفق عليها لتجربتها[٣]، فالبيع معلق على شرط واقف هو قبول السيارة.

وإذا تم الاتفاق بين بائع السيارة والراغب في شرائها على أن يقوم الراغب في شراء السيارة بتجربتها منفرداً بناءً على شرط تجربة المبيع، وقام الراغب في الشراء بذلك فعلاً، فإن يده على السيارة تعد يد ضمان لأنها وضعت على السيارة بموجب إذن مالكها. وبما أن وضع اليد على السيارة ينطوي على مصلحة للراغب في شرائها، حيث أن وضع اليد على السيارة يمكنه من التعرف على مدى صلاحيتها، لذلك فإنه – أي الراغب في الشراء - يلتزم بتعويض الضرر الذي يلحق بالسيارة ولو كان بفعل قوة قاهرة[٤].

ويسأل الراغب في شراء السيارة – من الناحية القانونية - عن تعويض الأضرار كافة والناتجة عن فعل السيارة إذا استقل بتجربتها دون تدخل من المالك لأنه يمسي حارساً له فيصبح هنا

---

(١) ما ينطبق على السائق الذي يخضع لإشراف مالك السيارة ينطبق على الراغب بالشراء الذي يخضع لإشراف مالك السيارة.

(٢) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص٩٧. يحيى موافي، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص٩٧.

(٣) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، العقد غير اللازم، دراسة معمقة في الشريعة الإسلامية والقوانين الوضعية، جامعة الكويت، ١٩٩٤، ص٥٦.

(٤) سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات، المرجع السابق، ص ص٦٦-٦٧.

مسؤولاً عن الأضرار كافة التي تحدثها السيارة أثناء فترة التجربة[1].

٢- حراسة السيارة وقت تجربتها طبقاً للقانون المدني الأردني:

يعتبر القانون المدني الأردني البيع بشرط التجربة بيعاً صحيحاً نافذاً وليس بيعاً معلقاً على شرط واقف، فقد نصت الفقرة(٢) من المادة(٤٧١) من القانون المدني الأردني على أنه: "إذا انقضت مدة التجربة وسكت المشتري مع تمكنه من تجربة المبيع اعتبر سكوته قبولاً ولزم البيع". ويؤيد ذلك ما تنص عليه المادة (٤٧٦) من القانون المدني الأردني من أنه: "لايجوز للمشتري أن يستعمل المبيع في مدة التجربة إلا بالقدر الذي تتطلبه التجربة على الوجه المتعارف عليه، فإن زاد في الاستعمال زيادة لا يقصد منها التجربة لزم البيع" فعبارة "لزم البيع" تدل على أن البيع ليس معلقاً على موافقة المشتري. [2]

ولا يعد بيع السيارة في القانون الأردني صحيحاً إلا إذا تم في دائرة السير، هذا ما يستفاد من المادة (٤/أ) من قانون السير الأردني التي تنص على أنه: "تسجل جميع المركبات لدى إدارة الترخيص في السجلات المخصصة ، بما في ذلك معاملات نقل ملكية المركبة ورهنها بعد دفع الرسوم المقررة، وتعتبر تلك المعاملات باطلة إذا أجريت خارج إدارة الترخيص ...". وقد سارت محكمة التمييز الأردنية الاتجاه ذاته حيث اعتبرت: " ... **أن عقود بيع السيارات هي عقود شكلية يشترط القانون لانعقادها أن تتم وتسجل في دوائر السير عملاً بأحكام المادة (٢/١٠٤) من قانون النقل على الطرق رقم (٤٩) لسنة ١٩٥٨. والمادة (١/أ/٤) من قانون السير رقم (١٣) لسنة ١٩٨٣ ويترتب البطلان على بيع السيارة خارج دائرة السير سنداً لأحكام المادة (١/١٦٨) مدني، لاختلال ركن الانعقاد الشكلي الذي اشترطه قانون السير**".[3]

وبناء عليه لا يعد بيع السيارة في القانون الأردني صحيحاً إذا تم خارج دائرة السير، فملكية السيارة لا تنتقل للمشتري إلا إذ سجل عقد البيع في دائرة الترخيص، إلا أن ذلك لا يحول دون اعتبار المشتري الذي يتولى قيادة السيارة التي يرغب بشرائها حارساً فعلياً، حتى وإن لم يكن البيع

---

(١) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص٩٧. يحيى موافي، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص٩٧ .

(٢) محمد يوسف الزعبي، العقود المسماة شرح عقد البيع في القانون الأردني، ط١، ١٩٩٣، ص٦٩.

(٣) تمييز حقوق ٩٠/٤٦٠، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩١، ص ١٦٩٣. وانظر كذلك: تمييز حقوق ٦٣/٢٣٥، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٦٣، ص ١١٣. تمييز حقوق ٦٥/٤٦٩، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٦٦، ص٢٦٤.

قد سجل في دائرة الترخيص، استناداً لأحكام المادة (٢٩١) من القانون المدني التي تجعل الحراسة الفعلية على السيارة لقائدها أياً كان مالكاً أم راغباً في الشراء أم غيره.

سادساً: عملية قطر السيارة

يلجأ الأشخاص الذين تصاب سيارتهم بعطل مفاجئ في الطريق إلى طلب العون. من قادة السيارات الآخرين، وإحدى صور العون تتمثل بقطر السيارة المعطلة بواسطة سيارة أخرى، مما يبرز مسألة تحديد المسؤول عن الحادث الذي يرتكب أثناء عملية القطر. ولا تعدو عملية القطر عن أحد احتمالين:

١- عملية القطر التي تتم بواسطة قائد السيارة القاطرة فقط:

انقسم الفقهاء المسلمون حول مدى التزام قائد السيارة القاطرة(١) بالتعويض عن الضرر الذي ينتج من عملية القطر إلى رأيين:

الرأي الأول: يرى أنصار هذا الرأي من: الحنفية والمالكية والحنابلة – في أحد قوليهم - أن قائد السيارة القاطرة يلتزم بتعويض الضرر الذي تحدثه أية سيارة مقطورة(٢)، سواء كانت في مقدمة السيارات أم وسطها أم آخرها، باعتبار أن باستطاعة قائد السيارة القاطرة حفظ جميع السيارات، لأنه يستطيع التحكم بهذه السيارات التي تتحرك بتحركه وتتوقف بإيقافه، فيضاف إليه ما يحدث من السيارات، استناداً إلى تسببه في تقريبها إلى الجناية، فيسأل لكونه متعدياً بتقصيره في حفظ السيارات المقطورة، والتعدي بالتسبب يوجب الالتزام بالتعويض(٣).

---

(١) عرف الفقه الإسلامي مسؤولية "قائد القطار" والقطار هو عدد من الإبل تقطر على نسق واحد، سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات، المرجع السابق، ص ٥٣٢، ويتم قياس حالة قطر السيارة على حالة قطر الإبل باعتبارها جميعاً وسائل نقل.

(٢) الفرض هنا وجود أكثر من سيارة مقطورة.

(٣) أبو الحسين علي بن أبي بكر المرغياني، الهداية، المرجع السابق، ج٤،ص٢٠٠. أبو عبد محمد بن الحسن الشيباني، الأصل المعروف بالمبسوط، تحقيق أبو الوفا الأفغاني، ج٤، إدارة القرآن والعلوم الإسلامية، كراتشي، بدون سنة نشر، ص٥٦٢. محمد بن أحمد السمرقندي، تحفة الفقهاء، ط١، ج٣، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٠٥هـ، ص١٢٧، البهوتي، كشاف القناع، المرجع السابق، ج٤، ص١٢٧. أبو الحسن علي بن سليمان المرداوي، الإنصاف في معرفة الراجح من الخلاف وعلى مذهب الإمام أحمد بن حنبل، تحقيق محمد الفتوحي، الشهير بابن النجار، منتهى الإرادات، المرجع السابق، ص٥٢٤. مالك بن أنس، المدونة الكبرى، بن حامد الفقي، ج٦، دار إحياء التراث العربي، بيروت، بدون سنة نشر، ص٢٣٩. تقي الدين محمد بن أحمد المرجع السابق، ج١٦، ص٤٤٧. أحمد بن غنيم النفرواي، الفواكه الدواني على رسالة ابن أبي زيد القيرواني-

الرأي الثاني: يرى الإمامية والحنابلة – في القول الآخر عندهم – أن قائد السيارة القـاطرة يلـتزم بتعويض الضرر الذي تحدثه السيارة المقطورة على سيارته مباشرة دون غيرهـا مـن السـيارات، استناداً إلى أنه ليس بوسع قائد السيارة القاطرة سوى حفظ السـيارة المقطورة مباشـرة على سيارته دون السيارات الأخرى(١).

وبدوره يعد القانون الوضعي حارس السيارة القاطرة هو المسؤول عن الضرر الذي تحدثـه السيارة المقطورة، وبناءً عليه، فإذا كلف مالك السيارة المعطلة صـاحب المـرآب بقطـر سـيارته لتصليحها، فإن صاحب المرآب يسأل عن الضرر الذي يحدث أثناء عملية القطر باعتبـاره حارسـاً للسيارة المقطورة والسيارة القاطرة في الوقت ذاته، ولا تنتقل الحراسة من صـاحب المـرآب إلـى تابعه إذا عهد صاحب المرآب إلى تابعه بمسك مقود السيارة المقطـورة لتتحـرك خلـف السـيارة القاطرة، بل تبقى الحراسة لصاحب المرآب لتمتعه بالسـيطرة الفعليـة علـى السـيارتين القـاطرة والمقطورة(٢).

٢- عملية قطر السيارة مع بقاء قائدها متولياً لقيادتها خلف السيارة القاطرة:

إذا بقي قائد السيارة المقطورة متولياً قيادتها أثناء عملية القطر، فإن المسؤولية عـن الضـرر الذي تحدثه السيارة المقطورة أثناء عملية القطر تكون مسؤولية مشتركة بين قائد السـيارة القـاطرة وقائد السيارة المقطورة، ويجب عليهما معاً من منظور الفقه الإسلامي تعويض الضرر الذي تحدثـه السيارة المقطورة.

وترجع مسؤولية قائد السيارة القاطرة – على الرغم من كونه متسبباً – إلى كونه يعـد قائـداً للسيارتين القاطرة والمقطورة في آن واحد، أما مسؤولـية قائد السيارة المقطـورة فتقوم باعـتباره

= ج٢، دار الفكر، بيروت، ١٤١٥هـ، ص١٩٥.

(١) زين الدين الجبعي العاملي المعروف بالشهيد، الروضة البهية في شرح اللمعـة الدمشـقية، ج٢ ، مطـابع دار الكتاب العربي، مصر، ١٩٦٠. ابن قدامة، المغني، المرجع السابق، ج٩ ، ص١٥٨.

(٢) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص٥٥.

مباشراً الضرر الذي حدث بفعل سيارته المقطورة. وهكذا يلتزم كلا القائدين بالتعويض استثناءً من قاعدة "تقديم المباشر على المتسبب"[١].

وإلى المسؤولية المشتركة لقائدي السيارتين أشارت محكمة التمييز بقولها: **"تعتبر السيارة المقطورة جزءاً من السيارة القاطرة، وأن كلاً منهما تتأثر بحركة الأخرى سواء أكانت قاطرة أو مقطورة، وأن أي خلل في حركة أي منهما يؤثر في حركة الأخرى، الأمر الذي يجعل منهما كلاً واحداً يتوجب معه اعتبار الحادث الذي وقع من إحداهما أنه وقع من الأخرى أيضاً، باعتبار أن كلاً منهما متمم للآخر، وبالتالي فإن مسؤولية الحادث تقع عليهما معاً وتكون شركة التأمين المؤمنة عليهما مسؤولة بحدود قيمة عقديهما"**[٢].

وقد انقسم فقهاء القانون الوضعي بشأن مسألة مدى احتفاظ قائد السيارة المقطورة الذي بقي متولياً لقيادتها بالحراسة إلى رأيين: [٣]

الرأي الأول: ويعتمد أصحاب هذا الرأي أنه إذا بقي قائد السيارة متولياً لقيادتها وتوجيهها أثناء عملية القطر، فيكون قد أبدى رغبته بالاحتفاظ بحراسته عليها. ويتفق هذا الرأي مع المادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني التي تعتبر قائد السيارة حارساً فعلياً لها، باعتباره من يسيطر على السيارة سيطرة فعلية من حيث: الإشراف والرقابة والتوجيه.

الرأي الثاني: وأما مؤيدو الرأي الثاني فيرون أن الحراسة تنتقل إلى الشخص الذي يتولى القيام بعملية القطر، وذلك استناداً إلى كون عملية القطر تؤلف في مجموعها وحدة متكاملة حيث ليس بوسع قائد السيارة المقطورة سوى اتباع الإرشادات والتوجيهات التي يصدرها إليه الشخص الذي يتولى عملية القطر والسير بموجب الخطة التي يرسمها هذا الشخص أما إذا خرج قائد السيارة المقطورة عن الخطة المرسومة ولم يلتزم بها فإن حراسة السيارة المقطورة تنتقل إليه.

سابعاً: حراسة السيارة في حالة تعدد من يستعملها من أفراد العائلة الواحدة

عادة ما تكتفي العائلة لسبب أو لآخر بامتلاك سيارة واحدة يستعين بها أفرادها على قضاء حوائجهم المختلفة، فكثيراً ما نشاهد أفراد العائلة يستعملون السيارة ذاتها في العائلة الواحدة، ومثل

---

(١) سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات، المرجع السابق، ص٥٣٢.
(٢) تمييز حقوق ٩٠/١٣٦، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩١، ص١٧٠٦.
(٣) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص٥٥.

هذا الاستعمال يفرض ضرورة تعيين المسؤول عما ترتكبه السيارة من حوادث، ويختلف شخص المسؤول بالفقه الإسلامي والاتجاه المقارب له عنه في القانون المدني الأردني وبيان ذلك فيما يلي:

١- تعدد مستعملي سيارة العائلة طبقاً للفقه الإسلامي والاتجاه المقارب له

إن الحديث عن تعدد استعمال السيارة من جانب أفراد العائلة يتطلب بحث استعمال كل فرد للسيارة منفرداً، وبيان المسؤولية عن الحادث الذي يرتكبه وذلك حسب التفصيل الآتي:

أ- ملكية الوالد للسيارة

إذا كانت ملكية السيارة تعود للوالد وكان يستعملها بنفسه فإنه يسأل - وفقاً للفقه الإسلامي - باعتباره مباشراً عن الضرر الذي يسببه للغير، وإذا عهد الوالد بقيادة السيارة إلى سائق، فذلك لا يجعل السائق مسؤولاً عن الضرر الناجم عن ارتكاب حادث معين، على الرغم من كونه مباشراً له، بل يسأل الوالد عن تعويض ذاك الضرر على الرغم من كونه متسبباً، وفي هذا خروج على قاعدة "تقديم المباشر على المتسبب". ويجد هذا الخروج مبرره في كون سائق السيارة يعد أجيراً خاصاً يعمل لحساب مالك السيارة[١].

وتقوم مسؤولية الوالد عن الأضرار التي تسببها السيارة للغير - من الناحية القانونية - سواء قادها بنفسه أو بواسطة سائق استناداً إلى كون الوالد حارساً للسيارة - بحسب الاتجاه الوضعي الذي يرى ذلك - ولا يغير من الأمر شيئاً استعمال السيارة من جانب التابع لصالح أفراد العائلة[٢].

ب- قيادة الزوجة للسيارة المملوكة لزوجها

إذا كانت قيادة الزوجة لسيارة زوجها تتم بناءً على أوامره، فإنه يعد مسؤولاً - في الفقه الإسلامي - بصفته متسبباً عن التلف الذي لحق بالسيارة خروجاً على "تقديم المباشر على المتسبب" لكونه هو من أمر زوجته بقيادة السيارة المملوكة له، ومثل هذا الموقف هو بمثابة "إذن صريح" للزوجة بالقيادة يخولها حق التصرف في ملك الزوج الذي صدر الإذن من جانبه، ولذلك فلا تسأل الزوجة رغم مباشرتها للتلف الذي أصاب السيارة استناداً إلى كون الإذن بالإتلاف يعمل في الأموال، وإتلاف مال مأذون فيه ليس من شأنه أن يوجب التعويض[٣].

---

(١) انظر سابقاً ص ١١٧.

(٢) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق ج ، ص٨٧.

(٣) سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات، المرجع السابق، ص٦٣٦. صبحي المحمصاني، الموجبات والعقود، المرجع السابق، ج٢، ص٢٨٧.

وقيادة الزوجة للسيارة المسجلة باسم زوجها لا تستوجب – من الناحية القانونية - نقل حراسة السيارة من الزوج إليها – بحسب الاتجاه الوضعي المقارب للفقه الإسلامي - إذا كانت قيادتها بناءً على تفويض من الزوج ولتأمين متطلبات المنزل، لأن الزوج من خلال قيامه بتفويض زوجته بالقيادة وتحديده للغاية من القيادة يكون قد عبر عن رغبة بالاحتفاظ بحراسة السيارة، وتبعاً لذلك فإن الزوج يسأل عن الأضرار التي تنجم عن قيادة الزوجة لسيارته لأن الحراسة مناط المسؤولية، ويحتفظ الزوج بحراسة سيارته أيضاً إذا كانت الزوجة تقودها بحضوره(١).

وذهب جانب من الفقه إلى أن حراسة السيارة تبقى للزوج إذا استعملت الزوجة سيارته بموافقته ولكن لتحقيق غرض شخصي لها، في حين ذهب جانب آخر إلى أن استعمال السيارة على النحو السابق من شأنه أن ينقل حراسة السيارة للزوجة استناداً إلى كونها تستقل باستعمال السيارة وتوجيهها دون أدنى تدخل من جانب زوجها، فهي تكون في وضع المستعير، ومن شأن الإعارة نقل الحراسة(٢).

ويرى جانب آخر من الفقه أنه لا يصح افتراض أن الزوجة تابعة لزوجها – والحالة هذه - نظراً لتمتعها بسلطات: الاستعمال والرقابة والتوجيه دون تدخل من أحد(٣).

جـ- قيادة الزوج السيارة المملوكة لزوجته

يسأل الزوج في الفقه الإسلامي - بصفته مباشراً عن التلف الذي يلحق بالسيارة المملوكة لزوجته نتيجة قيادته لها، ولا يمكن اعتباره تابعاً لزوجته.

وشأنه شأن الفقه الإسلامي يرفض القانون الوضعي(٤) - المقارب للفقه الإسلامي- اعتبار الزوج تابعاً لزوجته استناداً إلى عدم انسجام رابطة الزوجية مع رابطة التبعية، وبناءً عليه، إذا استقل الزوج باستعمال السيارة المسجلة باسم زوجته في حدود عمله أو من أجل رغبات شخصية له، فتنتقل الحراسة إليه في الوقت الذي يمارس فيه السيطرة الفعلية على السيارة دون توجيه من

---

(١) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص٨٨. يحيى موافي، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص٩٣.

(٢) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص٨٨.

(٣) المرجع السابق، ص٨٨.

(٤) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص٨٩. يحيى موافي، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص٩٣.

زوجته في طريقة القيادة أو الاستعمال، الأمر الذي يؤدي إلى مساءلته عن الأضرار التي تحدثها السيارة للغير.

د- استعمال الابن للسيارة المملوكة لوالده

و إذا استعمل الابن سيارة والده بناءً على أمر أبيه، فإن الوالد يعد مسؤولاً - على الرغم من كونه متسبباً - عن تعويض الضرر الذي باشره الابن خروجاً على قاعدة "تقديم المباشر على المتسبب"، وذلك لأن الأمر الصادر من الوالد لابنه هو بمنزلة الإكراه المعنوي الذي يفرض على الابن طاعة أبيه وخدمته، فالابن في حقيقة الأمر مجبر على فعل ما يأمره والده به، لذلك يسأل الوالد عن نتائج أمره في كل شيء صح أمره فيه. وفي حالة أمر الأب ابنه صدم سيارة شخص آخر أو صدم أحد المارة في الطريق، فإن مسؤولية تعويض الضرر تثقل كاهل الابن وليس الأب، وذلك لفساد الأمر وعدم صحته لأنه محض عدوان(١).

وقيادة الابن للسيارة المسجلة باسم والده لا يفترض قانوناً نقل الحراسة من الوالد إلى الابن في حالة كان استعمال الابن لها محدد الوجهة والغرض. لأن الوالد بهذا التحديد يكون قد عبر عن رغبته بهذا التحديد بالاحتفاظ بحراسة السيارة، وهذا يعني مساءلته عن الأضرار التي تصيب الغير نتيجة استعمال ابنه للسيارة(٢).

ويأخذ الفقه موقفين متضادين حول مسألة استقلال الابن بالسيارة برضا والده ولكن لتحقيق غرض شخصي للابن، ففي حين يرى جانب من الفقه أن مثل هذا الاستقلال لا ينقل الحراسة للابن بل تبقى الحراسة للوالد، معللين ذلك بكون الوالد قد عبر عن رغبته بالاحتفاظ بحراسة السيارة لأنه قد أعار سيارته لابنه وهو عالم بموضوع الإعارة، أما الجانب الآخر من الفقه فقد قال: بأن استقلال الابن بالسيارة عن طريق الإعارة من شأنه أن ينقل حراسة السيارة إليه، فالابن هنا يكون بمركز مستعير السيارة، والإعارة تفترض انتقال الحراسة ولا يمكن القول بأن الابن تابع لوالده فهو - أي والده - لم يعهد إليه بعمل يجريه لصالحه في استعمال السيارة(٣).

---

(١) سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات، المرجع السابق، ص٦٤٢. صبحي المحمصاني، الموجبات والعقود، المرجع السابق، ج١ ، ص ص٢٢٧-٢٢٨.

(٢) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص٩٠. يحيى موافي، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص٩٣.

(٣) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص٨٩ .

وهذا بخلاف قيام الابن باستعمال السيارة خفية عن والده وخلافاً لإرادته، حيث تنتقل الحراسة إلى الابن ويسأل هنا عن تعويض الضرر الناجم عن استعمالها[١].

٢- الوضع في القانون المدني الأردني والاتجاه المقارب له

لقد أصبح معلوماً بأن القاعدة التي تنطبق عند تعدد أفراد العائلة الذين يستعملون سيارة العائلة في القانون المدني الأردني هي اعتبار قائد السيارة هو حارسها الفعلي أياً كان شخص هذا القائد، سواء أكان مالك السيارة أم كان السائق التابع لمالك السيارة، أم كان ابن مالك السيارة، أم زوجته، أم أي شخص آخر. فالمادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني تسير بالاتجاه الذي يجعل حراسة السيارة لحائزها الفعلي دون النظر إلى صفته، الأمر الذي يؤدي في النهاية إلى مساءلة قائد السيارة المباشر للحادث، باعتباره حارساً فعلياً للسيارة أياً كان شخصه.

ثامناً: حراسة السيارة المحجوزة من السلطة الرسمية

لسبب أو لآخر تدعو الحاجة أحياناً إلى مصادرة سيارات أفراد المجتمع، فإذا قامت السلطة الرسمية في الدولة باستخدام نفوذها وحجزت سيارة ما - كما يحدث في حالة الحرب مثلاً - وأجبرت قائدها على السير بها إلى جهة معينة، وارتكب قائد السيارة المصادرة حادثاً أثناء سيره إلى الجهة المحددة فإنه يلزمنا هنا تحديد المسؤول عن هذا الحادث.

في الفقه الإسلامي، تسأل السلطة الرسمية بصفتها متسببة عن الضرر الذي باشره قائد السيارة المحجوزة خروجاً على قاعدة "تقديم المباشر على المتسبب"، فالأمر الصادر من السلطة الرسمية يعد إكراهاً وإن لم تتوعد بمعاقبة من يخالف أوامرها[٢]، لعلم الفرد بأنه لن يكون بمنأى عن العقوبة ما لم يتمثل للأمر الصادر من السلطات الرسمية، ولعل فيما سبق تبرير لإلزام السلطة الرسمية بتعويض ما ينجم عن قيادة السيارة من أضرار بصفتها متسببة بالضرر، الذي باشره قائد السيارة المحجوزة[٣].

---

(١) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص٩٣.

(٢) يرى جانب من الفقه الإسلامي أنه ليس من شان الأمر الصادر من السلطة الرسمية أن يعد إكراهاً إذا كان المأمور لا يخشى من العقوبة إن هو لم يمتثل لأمر السلطة الرسمية، في حين يرى جانب آخر منه أن الأمر الصادر من السلطات الرسمية يكون إكراهاً بشكل مطلق سواء خشي المأمور العقوبة إن هو لم يمتثل لأمر السلطة أم لا. زين بن ابراهيم بن بكر، البحر الرائق، المرجع السابق، ج٨، ص٨٠. محمد أمين، رد المحتار، المرجع السابق، ج٦، ص٧٤٨. ابراهيم بن أبي اليمن محمد الحنفي، لسان الحكام، المرجع السابق، ص٣١١.

(٣) سليمان محمد أحمد، ضمان المتلفات، المرجع السابق، ص٦٣٨.

ومن شأن مصادرة الدولة للسيارة أن تنقل حراسة السيارة إليها، فتسأل الدولة - قانوناً - عن الأضرار الناتجة عن فعل السيارة المحجوزة. وبناءً عليه، إذا أقدمت جهة عسكرية – مثلاً - في ظروف استثنائية على مصادرة شاحنات وتسييرها إلى جهة معينة، فإنها تصبح حارسة لها، ولا يغير من الأمر شيئاً أن يكون الشخص الذي يتولى القيادة هو مالك الشاحنة أو سائقها، حيث أن الحراسة تنتقل إلى الجهة العسكرية في الحالتين.

كذلك الأمر مع الأجهزة الأمنية التي تكون حارسة للسيارة المحجوزة، فهي تسأل أيضاً عن الأضرار الناتجة من فعلها. وأيضاً، تنتقل حراسة السيارة إلى أجهزة الأمن التي تقوم بتحريكها من مكان لآخر رغماً عن إرادة مالكها، مما يجعلها مسؤولة – أي الأجهزة الأمنية - عن الضرر الذي تسببه السيارة خلال فترة النقل(١). وتطبيقاً لذلك قررت محكمة التمييز ما يلي: "إن قيام الشرطة بتسليم السيارة المسروقة التي ضبطتها إلى ذات السارق الذي لا يحمل رخصة سوق بحجة انه الوحيد الذي معه مفتاح لها وذلك ليتولى سوقها وإيصالها إلى دائرة السير للاحتفاظ بها، وفي الطريق تدهورت السيارة وأصيبت بأضرار وتوفي السارق الذي كان يقودها من جراء الحادث فتكون الشرطة قد قصرت بحفظها وعليها ضمانها؛ لأن السيارة بعد ضبطها تكون أمانة بيدها وعليها حفظها والعناية بها عناية الشخص العادي بحفظ ماله وأن تضعها في حرز مثلها، وليس لها أن تضعها بحرز أجنبي بغير إذن المودع إلا إذا كانت مضطرة"(٢).

تاسعاً: الإكراه الواقع على قائد السيارة

إذا كان سبب الحادث الذي ارتكبه قائد السيارة يرجع إلى تعرضه للإكراه من قبل الغير، فإن مسؤوليته عن الحادث تتأثر بذلك سواء على صعيد الفقه الإسلامي والاتجاه المقارب له أم على صعيد القانون المدني الأردني والاتجاه الذي تبناه وبيان ذلك فيما يلي:

١- إكراه قائد السيارة طبقاً للفقه الإسلامي والاتجاه المقارب له

قد يحدث أن يصعد شخص ما إلى سيارة شخص آخر وبرغمه تحت تهديد السلاح -مثلاً-، على السير إلى منطقة معينة، وفي حالة خضع قائد السيارة للتهديد وقام بالسير إلى حيث أمر ونتج

---

(١) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص ص٩٧-٩٨. يحيى موافي، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص٩٧. أحمد عبد الرحمن، مسؤولية المتبوع، المرجع السابق، ص٤٦.

(٢) تمييز حقوق ٨٦/٩، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٨، ص٩٠٨.

عن ذلك حادث معين، فإن ذلك يثير ضرورة تحديد المسؤول الذي يلتزم بتعويض الضرر في حالة الإكراه، الذي عرفته مجلة الأحكام العدلية في المادة (٩٤٨) بأنه: "إجبار أحد أن يعمل عملاً بغير حق دون رضاه بالإخافة"[١]. أو هو "حمل الغير على أن يفعل ما لا يرضاه ولا يختار مباشرته لو ترك لنفسه"[٢]. وقد عرفت محكمة التمييز الإكراه بقولها: "إن الإكراه الذي يعيب الرضا ويعدمه هو إجبار الشخص بغير حق على أن يعمل عملاً دون رضاه، عملاً بالمادة (١٢٥) من القانون المدني"[٣].

وإذا نتج عن الإكراه ضرر أصاب مال الغير، كأن يكره شخص قائد السيارة على صدم سيارة شخص آخر، ففي هذه الحالة يميز الفقه الإسلامي بين الإكراه بنوعيه الناقص والتام[٤]: فإن كان الإكراه ناقصاً، فيجب على المكرَه (بفتح الراء) تعويض الضرر الناتج عن فعله، فليس من شأن الإكراه الناقص أن يسلب الاختيار، مما يعني أن الإتلاف كان من المكرَه (بفتح الراء) قائد السيارة الذي يجب عليه الضمان؛ لأنه لم يكن بمنزلة الآلة في يد المكرِه[٥] (بكسر الراء).

وأما إن كان الإكراه تاماً، فقد انقسم الفقه الإسلامي إلى ثلاثة آراء:-

الرأي الأول: وله أنصار من: الحنفية والحنابلة وبعض الشافعية، وفيه أن المكرِه (بكسر الراء) هو الذي يلتزم بالتعويض نظراً لكون إرادة قائد السيارة المكرَه (بفتح الراء) مسلوبة، فهو

---

(١) سليم رستم باز، شرح المجلة، المرجع السابق، ص٤٦٣.

(٢) وهبة الزحيلي، نظرية الضمان، المرجع السابق، ص٧٢ .

(٣) تمييز حقوق ٩/١١١٨، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٢، ص١١٩٤.

(٤) تبنت المادة (٩٤٩) من مجلة الأحكام العدلية هذه التفرقة بقولها: "الإكراه على قسمين: الأول الإكراه الملجئ الذي يكون بالضرب الشديد المؤدي إلى إتلاف النفس أو قطع العضو والثاني هو: الإكراه غير الملجئ الذي يوجب الغم والألم فقط كالضرب والحبس غير المبرح والمديد". سليم رستم باز، شرح المجلة، المرجع السابق، ص٤٦٤.

(٥) محمد بن عمر بن حسين الرازي، المحصول في علم أصول الفقه، تحقيق طه العلواني، ط١، ج٢، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض، ١٤٠٠هـ، ص٤٥٠. السيوطي، الأشباه والنظائر، المرجع السابق، ص٢٠٣. أبو الحسين علي بن أبي الميرغياني، الهداية، المرجع السابق، ج٣، ص٢٧٨. أبو محمد عبد الرحيم بن الحسن الأسنوي، التمهيد في تنزل الفروع على الأصول، تحقيق محمد حسن هيتو، ط١، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٤٠٠هـ، ص١٢٥.

ليس سوى آلة في يد المكرِه (بكسر الراء)، ولا ضمان على الآلة اتفاقاً، فضلاً عن كـــون المكـرِه (بكسر الراء) هو السبب الجوهري في الضرر(١).

وأخذت مجلة الأحكام العدلية بهذا الرأي حيث نصت المادة (١٠٠٧) على أنه: "لو قال أحـــد لآخر أتلف مال فلان وإلا قتلتك أو قطعت أحد أعضائك ففعل، كان الإكراه معتبراً والضمان علـــى المجبر فقط"(٢).

الرأي الثاني: يذهب أنصار هذا الرأي من المالكية وبعض الشافعية إلـــى القـــول بـــأن قـــائد السيارة المكرَه (بفتح الراء) باعتباره مباشراً للضرر يلزم بالتعويض تطبيقاً لقاعدة "تقديـــم المباشـــر على المتسبب"، فالمكرِه (بكسر الراء) ليس سوى متسبب بالضرر لا يلزم بالتعويض، وذلك اســـتناداً إلى ما توجبه الشريعة من تقديم الراجح عند التعارض(٣).

وبهذا الرأي أخذ القانون المدني الأردني حيث نصت المادة (١/٢٦٣) منه على أنه: "يضـــاف الفعل إلى الفاعل لا الآمر ما لم يكن مجبراً، على أن الإجبار المعتبر في التصرفـــات الفعليـــة هـــو الإكراه الملجئ وحده".

---

(١) محمد بن أحمد بن أبي أحمد السمرقندي، تحفة الفقهاء في الفروع، ط١، ج٣، دار الكتـب العلميـة، بـيروت، ١٤٠٥هـ، ص٢٧٤. علاء الدين الكاساني، بدائع الصنائع، المرجع السابق، ج٧، ص١٧٩. أبو محمد عز الدين عبد العزيـز بـن عبد السلام السلمي، قواعد الأحكام في مصالح الأنام، ج٢، دار الكتب العلمية، بيروت، ص١٣٢. أبـو الوليـد محمد بن أحمد بن رشد القرطبي، بداية المجتهد ، المرجع السابق ج٢ ص٢٣٧. علي بـن عبـاس الحنبلـي، القواعد والفوائد الأصولية، تحقيق محمد حامد الفقي، مطبعة السنة المحمدية، القاهرة، ١٩٥٦، ص٤٣.
مرعي بن يوسف الحنبلي، دليل الطالب، ط٢، المكتب الإسلامي، بيروت، ١٣٨٩هـ، ص١٥٢. أبو إسـحاق إبراهيم بن محمد بن عبد الله الحنبلي، المبدع في شرح المقنع، ج٤، المكتب الإسلامي، بيروت، ١٤٠٠هـ، ص٢٥٢. منصور بن يونس بن إدريس البهوتي، كشاف القناع ، المرجع السابق ص٣٦٦. أبو العباس أحمـد بن عبد الحليم ابن تيمية، كتب ورسائل وفتاوى ابن تيمية في الفقه، تحقيق عبد الرحمن محمـد قاسـم، ج٢٩، مكتبة ابن تيمية، ص١٩٧. أبو الحسن علي بن سليمان، الإنصـاف، المرجـع السـابق ص ص٢١٦-٢١٧. إبراهيم بن محمد بن ضويان، منار السبيل ، المرجع السابق ص٤٠٦.

(٢) سليم رستم باز، شرح المجلة، المرجع السابق، ص٤٨٤.

(٣) محمد عرفة الدسوقي، حاشية الدسوقي، المرجع السابق، ج٣، ص٤٤٤. أبو البركات سيدي أحمـد الدرديـر، الشرح الكبير على مختصر خليل، تحقيق محمد عليش، ج٣، دار الفكر، بيروت، دت، ص٤٤٤. أبـو حـامد الغزالي، الوسيط في المذهب، تحقيق أحمد إبراهيم ومحمد محمـد تـامر، ط١، ج٣، دار السـلام، القـاهرة، ١٤١٧هـ، ص٣٨٣.

ويشترط القانون المدني الأردني في الإكراه الموجب للمسؤولية أن يكون ملجئاً، بحيث يعدم الرضا ويفسد الاختيار، فإن كان الإكراه غير ملجئ بأن عدم الرضا دون الاختيار، فإن ذلك لا يؤدي إلى مساءلة المكره (بكسر الراء) بصفته متسبباً.

الرأي الثالث: يقول أنصاره من الشافعية يجب على كل من المكره وقائد السيارة المكره تعويض الضرر بالتضامن نظراً لأن الإتلاف صدر من جانب المكره (بكسر الراء) بالتسبب من جهة، وقد باشره قائد السيارة المكره (بفتح الراء) من جهة أخرى ويذهب الرأي الراجح عندهم إلى أن المكره (بكسر الراء) هو الذي يلتزم في نهاية الأمر بالتعويض(١). وهذا عين ما ذهب إليه الرأي الأول، وقد ذهبت محكمة التمييز إلى القول بأنه: "من المتفق عليه فقهاً وقضاءً أن الإكراه يختلف أثره من شخص لآخر وأنه يشترط التناسب بين العمل والمطلوب من المكره ووسيلة الإكراه، بحيث يكون أثر الوسيلة كافياً لإفساد الرضا وشل إرادة الرفض لدى المكره المتعاقد"(٢).

وعلى غرار الرأي الأول يعترف الاتجاه الوضعي المقارب للفقه الإسلامي بمسؤولية المكرِه (بكسر الراء)، ولكن باعتبار أن حراسة السيارة تنتقل إليه في حالة الإكراه، حيث يفقد قائد السيارة المكره (بفتح الراء) رقابة وتوجيه واستعمال السيارة بشكل مستقل، أي يفقد سيطرته الفعلية على سيارته، تلك السيطرة التي تنتقل للمكره (بكسر الراء) والذي يسأل عن الأضرار الناتجة خلال فترة الإكراه(٣).

٢- إكراه قائد السيارة طبقاً للقانون المدني الأردني

يميز القانون الأردني – كما أوضحنا سابقاً – بين نوعين من الإكراه في المادة (١/٢٦٣) وهما: الإكراه الملجئ الذي من شأنه أن يعدم الرضا ويفسد الاختيار، والإكراه غير الملجئ الذي من شأنه أن يعدم الرضا دون أن يفسد الاختيار. ويترتب على التفرقة السابقة وجوب مساءلة المكرِه (بكسر الراء) عن الحادث الذي باشره قائد السيارة المكرَه (بفتح الراء) باعتبار أن الحراسة الفعلية على السيارة تكون للمكرِه (بكسر الراء) في حالة الإكراه الملجئ. أما إذا كان الإكراه الواقع

---

(١) علي بن عباس الحنبلي، القواعد والفوائد، المرجع السابق، ص٤٤. أبو عبد محمد بن بهادر الزركشي، المنثور في القواعد، تحقيق تيسير فائق محمود، ط٢، ج١، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، الكويت، ١٤٠٥هـ، ص١٩٠.

(٢) تمييز حقوق ٩٠/١١١٨، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٢، ص١١٩٤.

(٣) عاطف النقيب، النظرية العامة، المرجع السابق، ص ٦٦.

على قائد السيارة غير ملجئ فإن ذلك يؤدي إلى مساءلته -أي قائد السيارة- عن الحادث الذي باشره بصفته الحارس الفعلي للسيارة، حيث أنه ليس من شأن الإكراه غير الملجئ أن يؤدي إلى نقل الحراسة إلى المكرِه (بكسر الراء).

الفرع الثاني: أثر التأمين في حراسة السيارة الفعلية

تعد شركة التأمين[1] المؤمن لديها على السيارة مسؤولة عن تعويض الأضرار التي تحدث بفعل السيارة[2]. وذلك استناداً إلى المادة (١/٩) من نظام التأمين الإلزامي للمركبات، التي تعتبر "شركة التأمين ومالك السيارة وسائقها مسؤولين بالتضامن عن التعويض عن الأضرار التي تلحق بالغير بمقتضى هذا النظام".

وإذا كانت مسؤولية سائق السيارة ومالكها هي أمر لا يحتاج إلى تفسير، باعتبار أنهما مباشر للضرر ومتسبب به – على التوالي – فإن مسؤولية شركة التأمين هي ما يحتاج إلى تفسير، حيث أنه لا يمكن اعتبارها مباشرة للضرر أو متسببة به، وقد فسرت محكمة التمييز مسؤولية شركة التأمين بالتعويض عن الحادث بكونها بمثابة كفيل ضامن للمؤمن له (مالك السيارة) حيث قالت في أحد قراراتها: "**لقد استقر اجتهاد محكمة التمييز على أن ما ورد في المادة (١٠٤) من قانون النقل على الطرق من إلزام صاحب المركبة بتقديم عقد تأمين، إنما يعني أن واضع القانون اعتبر صاحب المركبة هو المسؤول أصلاً عن تلك الأضرار، فأوجب عليه بالإضافة إلى هذه المسؤولية المباشرة أن يقدم عقد التأمين لتكون شركة التأمين بمثابة كفيل له في هذه المسؤولية...**"[3].

وجاء في قرار آخر: "**على المؤمن أداء الضمان أو المبلغ المستحق للمؤمن له أو المستفيد على الوجه المتفق عليه عند تحقق الخطر، عملاً بالمادة (٩٢٩) من القانون المدني**

---

(١) يندرج عقد التأمين من المسؤولية ضد حوادث السيارات ضمن عقود التأمين من المسؤولية وهي: تلك العقود التي "يؤمن بموجبها المؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير المضرور عليه بالمسؤولية. فالتأمين من المسؤولية يغطي الأضرار التي تلحق المؤمن له من جراء تحقق مسؤوليته نحو الغير، كما يغطي الأضرار التي تلحقه من مطالبة الغير له بالمسؤولية، فيرجع المؤمن له على المؤمن في الحالة الثانية بما تكبده من مصروفات وتكاليف في دفع المسؤولية عنه". عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع الأردني، القواعد العامة والأحكام الخاصة بعقود: التأمين من المسؤولية ضد حوادث السيارات، التأمين على الحياة، التأمين من الحريق "دراسة مقارنة"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٥، ص ص٢٨٠-٢٨١.

(٢) يقتصر البحث هنا على التأمين الإلزامي دون التأمين الشامل.

(٣) تمييز حقوق ٧٤/١٦٠، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٧٤، ص١٣٥٦.

وعليه فإذا كان عقد التأمين المبرم بين صاحب السيارة وشركة التأمين هو عقد تأمين شامل، أي يشمل التأمين من المسؤولية فإن تحقق مسؤولية المؤمن له – المدعي - بوقوع حادث السير والتسبب بالضرر للمضرورين يجعل شركة التأمين ضامنة للضرر الذي لحق بسيارتي المضرورين، ولا يرد القول بأنه لا يجوز للمدعي المطالبة بالمبلغ الذي دفعه نتيجة الضرر الذي ألحقه بسيارتي المضرورين، لكونه قد قام بدفع المبلغ متبرعاً ومن تلقاء نفسه دون وجود دعوى مقامة منهما ودون صدور حكم لهما بالتعويض من المحكمة، لأنه من حقه الرجوع على شركة التامين الملتزمة بأداء الضمان للمؤمن له"(١).

ويعد قيام شركة التأمين بصفتها كفيلاً ضامناً بتعويض المتضرر(٢) بأنه وفاء لدين مترتب في ذمتها، ولذلك يمتنع عليها أن تحل محل المتضرر الدائن في مطالبة مالك السيارة أو سائقها بالتعويض بموجب دعوى الحلول القانوني(٣)، وذلك لعدم تحقق شروط الحلول القانوني في هذه الحالة، لأنه إذا كان تعدد المدينين الذي يشترطه الحلول القانوني متوافراً، فإن وحدة مصدر الديـن

---

(١) تمييز حقوق ٩٤/١٠١٠، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٥، ص٢١٠٢.

(٢) باستطاعة المتضرر من حوادث السيارات مطالبة شركة التأمين بحقه في التعويض بموجب دعوى مباشرة بمجرد وقوع حادث السير. هذا ما عبرت عنه محكمة الاستئناف الإماراتية بقولها: "تقتضي اعتبارات العدالة أن يكون للمضرور حق مباشر في ذمة المؤمن (شركة التأمين) بعد تحقق الخطر المؤمن من أجله على السيارة المؤمن عليها دون حاجة إلى نص تشريعي، وذلك على أساس الاشتراط لمصلحة الغير، إذ أن المؤمن له قصد بتأمين مسؤوليته أن يكفل للمضرور تعويضاً كاملاً حتى يتخلص من عواقب هذه المسؤولية، فيكون بتعاقده مع المؤمن قد جعل للمضرور حقاً مباشراً يتقاضى بموجبه التعويض المستحق له من المؤمن، وبذلك يكون قد اشترط التأمين لمصلحته، وعلى هذا جرى القضاء والفقه المقارن قبل صدور تشريعات تعطي للمضرور حقاً مباشراً قبل المؤمن". استئناف مدني إماراتي ٨٢/١٧٩ صدر بتاريخ ١٩٨٣/٣/٦. أشار إليه: شفيق حربا، عقد التأمين، ط١، سوريا، ١٩٨٦، ص٣٠٧. وقد سارت المادة (٩) من نظام التأمين الإلزامي الأردني بذات الاتجاه حيث جاء فيها"ب – للغير المتضرر الحق في الرجوع مباشرة على شركة التأمين المؤمن لديها المركبة المتسببة للضرر ولا تسري بحقه الدفوع التي يجوز لشركة التأمين أن تتمسك بها تجاه المؤمن له".

(٣) ويؤكد الفقيه (هيك) عدم جواز رجوع شركة التأمين على مالك السيارة أو سائقها على اعتبار "أن الذي أوفى – وهو شركة التأمين – لم يوف ديناً مشتركاً، فهو قد أوفى عن نفسه ديناً، وهو بكامله – دينه الشخصي والذي لم يمتزج مطلقاً بدين لسواه، وعلى ذلك فليس هناك أي أساس قانوني للرجوع الذي يرغب في مباشرته" فمثل هذا الرجوع كما يرى الفقيه (شابا) "ليس له من الناحية القانونية ما يبرره". نقلاً عن: جلال محمد إبراهيم، الرجوع بين المسؤولين المتعددين، دراسة مقارنة بين القانونين الكويتي والمصري والقانون الفرنسي، جامعة الكويت، ١٩٩٢، ص ص٦٩-٧٠.

- المشروطة هي الأخرى - غير موجودة[1]، باعتبار أن "مصدر مسؤولية شركة التامين عن الضرر الذي أصاب المدعية هو عقد التأمين طبقاً لنص المادة (٨٧) من القانون المدني، بينما مصدر مسؤولية صاحب السيارة هو القانون طبقاً لنص المادة الخامسة من قانون السير، ومصدر مسؤولية سائق المركبة الصادمة هو الفعل الضار طبقاً لنص المادة (٢٥٦) مدني"، وينبني على ذلك أن: "مسؤولية المميزة (شركة التأمين) ليست بالتضامن مع المذكورين، وإنما هي مسؤولية تضاممية أي أنها مسؤولة لوحدها بكامل الضرر الحادث" [2]، الأمر الذي يحول دون تحقق الحلول القانوني. وقيام مسؤولية شركة التأمين يفترض – بطبيعة الحال - سريان عقد التأمين، فإن كان عقد التأمين منتهياً، فإن ذلك يحول دون قيام مسؤولية شركة التأمين عن الحوادث التي ترتكب خلال تلك الفترة التي يكون فيها ترخيص السيارة منتهياً، وتبعاً لذلك يكون التأمين على السيارة منتهياً أيضاً.

الفرع الثالث: تقييم موقف القانون المدني الأردني من الحراسة الفعلية

تعددت اتجاهات الفقه الوضعي بشأن تحديد الحارس الفعلي المسؤول عن الحادث، فذهب اتجاه إلى مساءلة مالك السيارة بصفته حارساً فعلياً للسيارة حتى وإن لم يكن يتولى قيادتها، لأنه – بحسب هذا الاتجاه هو المسيطر على السيارة سيطرة فعلية من حيث الإشراف والرقابة والتوجيه. فإذا فقد هذه السيطرة، انتقلت حراسة السيارة الفعلية إلى من يتمتع بتلك السيطرة ويقارب هذا الاتجاه موقف الفقه الإسلامي، الذي يعتبر مالك السيارة مسؤولاً بصفته متسبباً عن الأضرار التي تحدثها السيارة وإن لم يكن يتولى قيادتها، ذلك أن الفقه الإسلامي وإن كان يقر بمبدأ مسؤولية مباشر الضرر وتقديم المباشرة على التسبب، إلا أن تلك القاعدة ليست قاعدة مطلقة حيث يعترف الفقه الإسلامي استثناء في بعض الحالات بمسؤولية المتسبب بالضرر – بصفته كذلك - دون المباشر له، وتتطابق الحالات التي يعترف فيها الفقه الإسلامي بمسؤولية مالك السيارة بصفته متسبباً استثناء مع الحالات التي يسأل فيها مالك السيارة بصفته حارساً فعلياً لها من الناحية القانونية، كما

---

(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسؤول عن الضرر، جامعة الكويت، ١٩٩٥، ص٣٤.

(٢) تمييز حقوق ٨٧/١٠٧٠، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٠، ص ١٢٨٨. وانظر أيضاً: تمييز حقوق ٩٠/٥٧٤، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩١، ص٢٠٩١.

تتطابق الحالات التي تنتفي فيها المسؤولية القانونية لمالك السيارة لانتقال السيطرة الفعلية إلى غيره مع الحالات التي يقرر فيها الفقه الإسلامي عدم مساءلة مالك السيارة المتسبب بصفته متسبباً بالضرر الذي أحدثه قائد السيارة المباشر للحادث تطبيقاً لقاعدة "تقديم المباشر على المتسبب" وبعبارة أخرى، يمكن القول بأن مساءلة مالك السيارة بصفته حارساً فعلياً عن الأضرار التي تحدثها السيارة من الناحية القانونية يؤدي إلى الحيلولة دون تطبيق القاعدة الفقهية الإسلامية بشأن "تقديم المباشر على المتسبب" أما إذا انتقلت السيطرة الفعلية على السيارة – بمعناها القانوني – من مالكها إلى قائدها فإن ذلك يؤدي إلى "تقديم المباشر على المتسبب" من الناحية الفقهية الإسلامية.

وبذلك تمثل الحراسة الفعلية على السيارة – بمعناها القانوني– قيداً [1] على "تقديم المباشر على المتسبب" من الناحية الفقهية.

وذهب اتجاه آخر إلى القول بأن الحراسة الفعلية على السيارة تكون دوماً لقائدها، باعتبار أن قائد السيارة هو الذي يسيطر حقيقة على السيارة سيطرة فعلية من حيث: الإشراف والرقابة والتوجيه. وبهذا الاتجاه سارت المادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني، حيث أقامت مسؤولية حارس السيارة على أساس مبدأ المباشرة، تلك المباشرة التي لا يتصور حدوثها سوى من قائد السيارة الحائز لها، الأمر الذي يؤدي إلى القول: بأن قائد السيارة الحائز لها هو حارسها الفعلي وليس مالكها. والأخذ بالمفهوم السابق للحراسة الفعلية من شأنه الانسجام مع قاعدة "تقديم المباشر على المتسبب".

ولعل الاتجاه الذي سار به القانون المدني الأردني هو ما يتفق حقيقة – في نظر الباحث – مع مفهوم الحراسة الفعلية، وذلك للاعتبارات الآتية:

أولاً: إن الحراسة التي يسأل المالك على أساسها من الناحية القانونية هي الحراسة القانونية للسيارة وليست الحراسة الفعلية، حيث أن مالك السيارة يسأل عن الحادث وإن لم يكن يملك السيطرة الفعلية على السيارة، وقد ذهب القضاء المقارن إلى ما يؤيد ذلك فقد جاء في أحد قراراته: "إن

(١) وتأسيساً على ذلك يرى جانب من الفقه أن الذي يجب أن يتحمل ضمان الضرر هو حارس السيارة التي باشرت الضرر وليس قائدها، لأن قائد السيارة الذي باشر الضرر قد يكون شخصاً آخر غير مالكها أوحارسها، وفي هذه الحالة – ليس من العدالة – كما يرى هذا الاتجاه – أن يتحمل قائد السيارة الضمان دون مالكها أو حارسها. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية والإثراء بلا سبب دراسة للمصادر غير الإرادية للالتزام وفقاً للقانون المدني الكويتي، ط٢، مؤسسة دار الكتاب للطباعة والنشر والتوزيع، الكويت، ١٩٩٨، ص٣٣٥.

مسؤولية المالك مؤسسة على أنه حارس للمركبة التي أوقعت الحادث وتبعية سائقها بسبب الحادث. والحراسة بمقتضى المادة (١٦٩) سير والمادة (١٧٩) مدني هي السيطرة الفعلية على السيارة، سواء استندت إلى حق مشروع أو لم تستند وليست بالضرورة في يد المالك".(١)

يشير القرار السابق إلى أن مسؤولية مالك السيارة عن الأضرار التي يحدثها سائق السيارة تجد أساسها في كونه حارساً لها، ولما كان القضاء المقارن يعد المالك حارساً رغم فقده السيطرة الفعلية على السيارة، فإن ذلك يشير إلى أن المقصود بالحراسة التي تقوم عليها مسؤولية مالك السيارة هي الحراسة القانونية دون الحراسة الفعلية. وقد سارت محكمة التمييز بالاتجاه ذاته الذي يجعل حراسة السيارة الفعلية لقائدها حيث اعتبرت: "... **مالك السيارة ضامناً لأضرار الغير في جميع الأحوال بصرف النظر عن توافر شرط الحراسة أو عدم توفره في المالك، بما ينطبق على المميز ضده كمالك للسيارة التي ألحقت الضرر بالمميزين**"(٢).

ثانياً: لعل مساءلة مالك السيارة عن تعويض الضرر الذي يحدث بفعل تدخل السيارة في الحادث - رغم عدم قيادته لها- يتعارض مع المبدأ القانوني الذي يجعل التعويض عن الضرر يقتصر على الأضرار المباشرة دون الأضرار غير المباشرة، فمالك السيارة -بحسب الاتجاه الذي يعتبره حارساً فعلياً للسيارة - يسأل عن تعويض ضرر لم يكن له دور مباشر في حدوثه. الأمر الذي يؤدي إلى القول: بأن اعتبار قائد السيارة هو الحارس الفعلي لها هو أقرب للمنطق القانوني السليم.

ولعله يمكن الاكتفاء بتطبيق المادتين (٢٥٧) و (٢٥٨) من القانون المدني الأردني بالنسبة للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات دون حاجة لوجود المادة (٢٩١) من القانون ذاته، ذلك أن تطبيق القاعدة العامة في "تقديم المباشر على المتسبب" يوصل إلى النتائج ذاتها التي توصل إليها قواعد " الحراسة الفعلية"، كما أن تطبيق الاستثناءات الواردة على تلك القاعدة يوصل إلى النتائج ذاتها التي توصل إليها قواعد "الحراسة القانونية"، الأمر الذي يمكن معه استثناء المسؤولية المدنية

---

(١) نقض مدني سوري ١٩٠٧ أساس ٣٠١، صدر بتاريخ ١٩٨١/١٢/١، مجلة "المحامون السورية" لسنة ١٩٨٢،ص٣٠٥، أشار إليه: محمد أديب استانبولي، شرح القانون المدني السوري على المتن، ط١، ج٢، سوريا، ١٩٩٨، ص١٢٧٣ .

(٢) تمييز حقوق ٩٢/٧٤٧ سبقت الإشارة إليه.

عن حوادث السيارات من نطاق المادة (٢٩١) والاكتفاء بتطبيق المادتين (٢٥٧) و (٢٥٨) من القانون المدني عليها.

المبحث الثاني

المباشرة الملجئة استثناء من "تقديم المباشرة على التسبب" في حوادث السيارات

قد يظن الباحث المبتدئ في مجال المسؤولية التقصيرية (الفعل الضار) في الفقه الإسلامي أن ضمان المباشر هو ضمان مطلق، وأن قاعدة "تقديم المباشرة على التسبب" هي قاعدة مطلقة دون قيد أو شرط، ولكن ما أن يتعمق الباحث في الفقه الإسلامي حتى يكتشف أن الأمر ليس كما ظنه، فالفقه الإسلامي وإن كان يقدم المباشر على المتسبب في الضمان كقاعدة عامة، إلا أنه أورد استثناء على تلك القاعدة العامة يحول دون تقديم المباشر إذا كانت المباشرة ملجئة أي مبنية على التسبب، ففي هذه الحالة تأبى قواعد العدالة مساءلة الفاعل المباشر إذا كان فعله نتيجة لفعل آخر سابق له، حيث يسأل صاحب الفعل الذي ألجأ إلى المباشرة وهذا هو ما تعبر عنه قاعدة "المباشر الملجئة" أو "المباشرة المبنية على التسبب" ذات المرجعية الإسلامية، والتي تقوم على تقديم فعل المتسبب على فعل المباشر، إذا كان فعل الأخير ليس سوى نتيجة لفعل الأول بأن كان المتسبب قد ألجأ المباشر إلى مباشرة الفعل الضار(١). ويمثل المفهوم السابق لقاعدة المباشرة الملجئة خروجاً على القاعدة العامة في تقديم المباشر على المتسبب، ولا شك أن لمثل هذا الاستثناء تأثيره على مجال المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وهذا ما نعرض له في هذا المبحث من خلال مطلبين، يخصص الأول لتأصيل قاعدة المباشرة الملجئة، فيما يخصص الثاني لبيان النتائج المترتبة على قاعدة المباشرة الملجئة في حوادث السيارات، وذلك حسب التفصيل الآتي:

المطلب الأول

تأصيل قاعدة "المباشرة الملجئة"

يتطلب الحديث عن تأصيل قاعدة "المباشرة الملجئة". -حتى يتم في إطار متكامل- إلى بيان موقف الفقه الإسلامي من هذه القاعدة، وكذلك توضيح موقف القانون الوضعي من فكرة "المباشرة الملجئة" وهذا ما نتناوله تباعاً:

---

(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص ص٥١-٥٢.

الفرع الأول: "المباشرة الملجئة" في الفقه الإسلامي

لم يشأ الفقه الإسلامي أن يجعل ضمان المباشر للضرر الذي يحدث بفعله ضماناً مطلقاً دون قيد أو شرط - كما يتبادر للذهن للوهلة الأولى -، حيث قيد ضمان المباشر بما يعرف بقاعدة "المباشرة الملجئة"، تلك القاعدة التي تشترط لإلقاء عبء التعويض على كاهل المباشر أن تكون مباشرته للفعل مباشرة ذاتية غير مبنية على السبب وناشئة عنه، أما إذا كانت المباشرة ملجئة أي أنها كانت مبنية على السبب وناشئة عنه، فإن المتسبب - دون المباشر - هو الذي يلتزم بتعويض الضرر. وبناءً على ما تقدم إذا استغل شخص معين قدوم سيارة معينة وألقى بشخص آخر نحوها فصدمته، فإن قائد السيارة ورغم اعتباره مباشراً للضرر من الناحية المادية، غير أنه لا يعد مسؤولاً عنه، نظراً لكون الضرر يرجع إلى الشخص الأول الذي يسأل - رغم كونه متسبباً - عن تعويض الضرر، لأنه قد ألجأ السيارة لمباشرته.

وعطفاً على ما تقدم يمكن القول: بأن الفقه الإسلامي قيد القاعدة الفقهية التي مفادها أنه: "عند اجتماع مباشر الضرر والمتسبب فيه يلتزم المباشر بالتعويض دون المتسبب" بضرورة كون المباشرة ذاتية وغير ملجئة، أي ألا تكون المباشرة مبنية على السبب وناشئة عنه، وبعبارة أخرى، فإن قيام مسؤولية المباشر عن تعويض الضرر يرتبط – من منظور الفقه الإسلامي - بضرورة ألا يكون تدخل السيارة في الحادث سوى نتيجة لفعل آخر سابق، ألجأ السيارة إلى مباشرة الحادث(١).

الفرع الثاني: موقف القانون الوضعي من قاعدة "المباشرة الملجئة"

لم يعترف القانون الوضعي بقاعدة "المباشر الملجئة" ولكنه توصل إلى النتائج ذاتها التي توصل إليها الفقه الإسلامي عن طريق القاعدة السابقة، وذلك عندما نظم - أي القانون الوضعي - مسألة مساهمة فعل المتضرر في حدوث الضرر.

وفي معالجته لمسألة تعدد الأفعال المؤدية إلى الضرر اعتبر القانون الوضعي بأنه إذا ساهم فعل المتضرر في إحداث الضرر، فإن ذلك قد يؤثر في مسؤولية قائد السيارة، ولمعرفة إلى أي حد تتأثر مسؤولية قائد السيارة بفعل المتضرر. يجب التمييز بين الحالات الآتية:

---

(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص ص٥١-٥٢.

الحالة الأولى: أحد الفعلين يفوق الفعل الآخر في الجسامة ويحدث ذلك في حالتين هما:

١- إذا كان أحد الفعلين فعلاً عمدياً

إذا كان أحد الفعلين متعمداً فإن الفعل المتعمد يستغرق الفعل الآخر ويسأل صاحب الفعل المتعمد عن الضرر الذي حدث، سواء أكان قائد السيارة أم المتضرر، فإذا كان قائد السيارة هو الذي تعمد إحداث الضرر فإنه يلتزم بتعويض كامل الضرر الذي حدث للمتضرر، وبناء عليه، فإذا سار رجل كفيف في وسط الطريق بدون مرشد وتعمد قائد السيارة صدمه وإلحاق الأذى به، فإن فعل قائد السيارة يستغرق فعل الكفيف المتضرر، ولا يكون بوسع قائد السيارة الادعاء بأن الكفيف قد سار في وسط الطريق بدون مرشد لأن فعله استغرق فعل الكفيف الذي لم يتعد كونه ظرفاً، استغل قائد السيارة وجوده لإتمام ما قصده من إلحاق الأذى بالمتضرر(١).

أما إذا كان الفعل المتعمد هو فعل المتضرر، فإنه في هذه يستغرق فعل قائد السيارة الذي لا يسأل نظراً لتعمد المتضرر إلحاق الأذى بنفسه وبناءً عليه، فإذا استغل شخص يرغب بالانتحار قدوم سيارة تسير بسرعة كبيرة تجاوز الحد المسموح به وألقى نفسه أمامها، فلا يكون بوسع ورثته لو مات -أو بوسعه إن لم يمت الاحتجاج بأن قائد السيارة كان يسير بسرعة كبيرة، ذلك أن فعل المتضرر قد استغرق فعل قائد السيارة الذي لم يكن في حقيقة الأمر سوى ظرف استغل المتضرر وجوده لتنفيذ ما نوى عليه(٢).

٢- رضاء المتضرر بالضرر

إذا رضي المتضرر بالضرر الذي أصابه، فإن ذلك قد يخفف من مسؤولية قائد السيارة،

---

(١) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، ج١، ص ص٨٨٣-٨٨٤. فتح الله خلاف، أحكام المسؤولية، المرجع السابق، ص١٠٤. عبد المنعم فرج الصدة، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ص٥٤٤-٥٤٥. ويذكر أن مسؤولية قائد السيارة تقوم في الفقه الإسلامي أيضاً بصفته مباشراً للضرر.

(٢) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، ج١، ص٨٨٤. عبد المنعم فرج الصدة، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص٥٤٥. فتح الله خلاف، أحكام المسؤولية، المرجع السابق، ص١٠٦. ويذكر أن تطبيق قاعدة "المباشر الملجئة" يؤدي إلى ذات النتيجة حيث أن فعل المنتحر بإلقاء نفسه أمام سيارة مسرعة يعد تسبيباً بالضرر ألجأ المباشر إلى مباشرة الفعل من الناحية المادية فقط الأمر الذي يؤدي إلى مساءلة المنتحر بصفته متسبباً دون قائد السيارة المباشر للضرر.

وبناء عليه، إذا رضي شخص بأن يركب سيارة يقودها شخص سكران فإنه يكون قد رضي بالضرر، ومن شأن رضائه هذا أن يخفف من مسؤولية قائد السيارة[١].

الحالة الثانية: أحد الفعلين هو نتيجة للفعل الآخر

في هذه الحالة نعتد فقط بالفعل الواقع أولاً، ويسأل صاحب الفعل الأول عما حدث من ضرر سواء أكان قائد السيارة أم المتضرر وبناء عليه، إذا كان فعل المتضرر هو نتيجة لفعل قائد السيارة كأن يركب شخص مع صديق له يقود سيارته بسرعة كبيرة أفزعت الراكب فاضطر إلى القيام بحركة التماساً للنجاة لكن هذه الحركة أصابته بالضرر، يعتد هنا فقط بفعل الصديق لأنه وقع أولاً ويسأل – أي الصديق – تبعاً لذلك عن تعويض الضرر الذي لحق بالراكب[٢]. أما إذا كان فعل قائد السيارة هو نتيجة لفعل المتضرر فإن المتضرر وحده هو المسؤول عن الضرر الذي لحق به، وبناء عليه إذا تحول شخص من جانب الطريق إلى الجانب الأخر فجأة دون اتخاذ ما يجب من احتياطات، ولم يتمكن قائد السيارة الذي كان يلتزم الوضع القانوني في السير من تفادي هذا الشخص فصدمه، في هذه الحالة يعتد فقط بفعل المتضرر لأنه وقع أولاً، ويسأل المتضرر وحده – تبعاً لذلك – عن الضرر الذي لحق به[٣].

---

(١) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، ج١، ص ص٨٨٥-٨٨٦. عبد المنعم فرج الصدة، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص ص٥٤٥-٥٤٦. حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص٣٨١. إن رضاء المتضرر بأن يركب في سيارة يقودها شخص سكران يعد إهمالاً من جانبه يبرر مساءلته على أساس من التعدي، الأمر الذي يؤدي في نهاية المطاف إلى قيام مسؤولية قائد السيارة باعتباره مباشراً للضرر، بالإضافة إلى قيام مسؤولية المتضرر بصفته متسبباً توافر في جانبه شرط التعدي، الأمر الذي يعني أن قائد السيارة المباشر لا يسأل منفرداً عن الضرر الذي حدث، فمسؤوليته مخففة.

(٢) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، ج١، ص٨٨٧. عبد المنعم فرج الصدة، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص٥٤٦. فتح الله خلاف، أحكام المسؤولية، المرجع السابق، ص١٠٦. يسأل قائد السيارة في الفقه الإسلامي عن الضرر الذي سببه للراكب استناداً إلى أن قائد السيارة يعد متسبباً ألجأ الراكب إلى مباشرة الضرر من الناحية المادية.

(٣) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، ج١، ص٨٨٨. عبد المنعم فرج الصدة، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص٥٤٦. فتح الله خلاف، أحكام المسؤولية، المرجع السابق، ص١٠٧. ويسأل المتضرر أيضاً في الفقه الإسلامي عن الضرر الذي حدث استناداً إلى كونه متسبب قد ألجأ المباشر إلى مباشرة الفعل من الناحية المادية.

ويتضح مما سبق أننا نتوصل إلى النتائج ذاتها سواء على صعيد الفقه الإسلامي أم على صعيد القانون الوضعي، فليس من قبيل التزيد- والحالة هذه – القول بأن ما تتسم به قاعدة "المباشرة الملجئة" من مرونة ومنطقية يغني عن اللجوء إلى قواعد القانون الوضعي.

المطلب الثاني

النتائج المترتبة على "المباشرة الملجئة" في حوادث السيارات

لا تختلف النتائج المترتبة على قاعدة "المباشرة الملجئة" سواء أكنا بصدد حوادث فردية أم بصدد حوادث تصادم سيارات، وهذا ما سيتبين من خلال استعراض كلا النوعين من حوادث السيارات في الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: المباشرة الملجئة في الحوادث الفردية

يترتب على العمل بموجب قاعدة "المباشرة الملجئة" انتقال عبء التعويض عن كاهل المباشر إلى كاهل المتسبب في الحادث، باعتبار أن الأخير قد ألجأ الأول إلى مباشرة الضرر من الناحية المادية[١]. فإذا كان الطفل قد تسلق السلم الجانبي لسيارة النقل وبدأ بالنزول منه لحظة تحرك قائد سيارة النقل ذاتها، مما نتج عنه سقوط الطفل على حجر وتعثر قدمه وسقوطه تحت عجلات السيارة التي مرت فوق جسده، الأمر الذي أودى بحياته، فهنا لا يسأل قائد سيارة النقل على الرغم من اعتباره مباشراً للحادث الناجم عن سقوط الطفل، لأن مباشرته للحادث هي مادية ملجئة ولا تكفي لالتزامه بالتعويض[٢].

وكذلك الأمر لا يسأل قائد السيارة الذي كان يسير بالطريق الرئيسي عن تعويض الضرر الناجم عن صدمه للمجني عليه صدمة أودت بحياته، إذا كانت تلك الصدمة ناجمة عن اصطدام سيارة مجهولة كانت قادمة من طريق فرعي بالسيارة الأولى، والتي بدورها صدمت المجني عليه، نظراً لكون مباشرة السيارة الأولى للحادث هي مباشرة ملجئة لا تكفي لمساءلة مباشر الضرر عن التعويض الذي يجب أن يثقل كاهل قائد السيارة المجهولة، باعتباره المتسبب الذي ألجأ إلى

---

(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٥١.

(٢) راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٥٥ على قرار المحكمة الكلية، تجاري كلي، في القضية رقم ٣٥٢٥ لسنة ١٩٧٥، صدر في ١٩٧٦/٣/٢٠. وقد تبنت تلك المحكمة موقفاً مختلفاً عما ورد بالمتن حيث اعتبرت: "الطفل بالرغم من عدم مسؤوليته، مباشراً في إحداث الضرر، وسائق السيارة متسبباً فيه، وبناء على ذلك لم يحكم على السائق بالدية للمضرور". نقلاً عن: بدر جاسم اليعقوب، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص١٣٢.

المباشرة[١]. وإذا لم يتمكن قائد السيارة من رؤية الطفل الذي لم يتجاوز الخامسة من العمر نتيجة اندفاع هذا الطفل من جانب الطريق ليلحق بزملائه، فإن قائد السيارة لا يسأل عن صدمه بالإطار الخلفي للسيارة صدمة أودت بحياته، باعتبار أن مباشرة قائد السيارة للحادث لم تكن سوى مباشرة ملجئة نتيجة فعل منفصل عنه وعن السيارة ولا علاقة له به الأمر الذي لا يكفي للإلزامه بتعويض الضرر[٢]. وإذا سقط المجني عليه من المركبة التي كانت تقله أمام قائد السيارة التي كانت تسير بشكل طبيعي، فإن الأخير لا يسأل عن تعويض الضرر الناجم عن صدمه للمجني عليه، لأن مباشرته للحادث كانت مباشرة ملجئة غير ذاتية[٣]. وإذا اندفع المجني عليه فجأة إلى عرض الطريق بغير تبصر، فإن قائد السيارة الذي كان يقودها بشكل طبيعي يتفق وأحكام القانون لا يسأل عن

(١) راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص ص٥٦/٥٧ على قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، الدائرة التجارية الأولى، في الطعن رقم (١١٤،٧٥) لسنة ١٩٨٣، صدر في ١٩٨٣/٢/٢٨. وقد اعتبرت المحكمة – على خلاف ما ورد بالمتن – أن قائد السيارة الأولى بصفته مباشراً لحادث الصدم يعد مسؤولاً عن تعويض المتضرر باعتبار: "أن اصطدام السيارة المجهولة بسيارته إنما كان سابقاً على الاصطدام المباشر والمتلف بذاته والذي جلب الموت وكان له سبب دون أن يتوسط بين الأمرين – الصدمة الأخيرة وضرر الموت – شيء، ومن ثم يكون قائد السيارة المجهولة مجرد متسبب في الحادث، ويكون قائد السيارة الأخرى هو المباشر، نقلاً عن: المرجع السابق، ص ص٥٥-٥٦.

(٢) راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص ص٥٦/٥٧ على قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، الذي رفض اعتبار اندفاع الطفل المجني عليه "خطأ استثنائي الجسامة أقدم الطفل على فعله مدركاً خطره، وإنما هو اندفاع غريزي صدر عن الطفل المجني عليه من غير شعور بالخطر، فهو لذلك لا يرقى إلى حد اعتباره سوء سلوك فاحش ومقصود". قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، في الطعن رقم (٤٢) لسنة ١٩٧٥ تجاري، صدر في ١٩٧٦/١١/٣. نقلاً عن: محمد السعيد رشدي، الخطأ غير المغتفر، المرجع السابق، ص١٠٤. وقد اعتبرت المحكمة قائد السيارة مسؤولاً بصفته مباشراً للحادث عن تعويض الضرر الطفل المتضرر. راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٥٧، يذكر أن محكمة التمييز الأردنية لم توضح موقفها بشأن مدى اشتراط تمييز المتسبب الذي يلجأ إلى مباشرة الحادث.

(٣) راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، على قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، الذي اعتبر قائد السيارة –على نقيض ما ورد في المتن– مسؤولاً بصفته مباشراً للحادث عن تعويض الضرر. قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، رقم (٤٣) لسنة ١٩٧٦ تجاري، صدر في ١٩٧٧/٢/٢٣. أشار إليه: المرجع السابق، ص ص٥٨-٥٩.

تعويض الضرر الناجم عن صدمه للمجني عليه بمؤخرة السيارة صدمة أودت بحياته، حيث أن مباشرة الحادث هي مباشرة ملجئة وليست مباشرة ذاتية مما يجعل تعويض الضرر مسؤولية المتسبب الذي ألجأ إلى المباشرة[١].

الفرع الثاني: المباشرة الملجئة في تصادم السيارات

يمتد تقييد اجتماع المباشر والمتسبب ليشمل حوادث تصادم السيارات، فلا يضمن مباشر الحادث تعويض الضرر إذا كانت مباشرته للحادث من الناحية المادية فقط، وبناءً، عليه إذا اصطدمت سيارة كان يقودها شخص مجهول، بسيارة أخرى كانت تسير أمامها صدمة جعلت السيارة الثانية تنحرف إلى اليمين، وتصطدم بدورها بسيارة المجني عليه صدمة أودت بحياة الأخير، فإن السيارة التي كان يقودها الشخص المجهول تعد متسببة بالحادث الذي باشرته من الناحية المادية السيارة الثانية التي صدمت سيارة المجني عليه، مما يلزم قائد السيارة المجهولة بالتعويض عملاً بأحكام الفقه الإسلامي، لأنه متسبب ألجأ إلى المباشرة فيكون حكمه حكم المباشر[٢].

وبدورها لم تقف محكمة التمييز عند قاعدة تقديم "المباشر على المتسبب" التي نصت عليها المادة (٢٥٨) من القانون المدني الأردني، وإنما أخذت تنظر إلى علة الضرر، الأمر الذي جعلها تقرر مساءلة المباشر والمتسبب معاً عن الضرر الذي لحق بالسيارة العسكرية نتيجة انحراف قائدها نحو اليسار، بعد أن أفسح الطريق أمام إحدى السيارات، الأمر الذي أدى إلى صدم هذه السيارة

---

(١) راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٦١ على قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية الذي اعتبر قائد السيارة بصفته مباشراً للحادث مسؤولاً – على خلاف ما ورد بالمتن – عن تعويض الضرر بقوله "إن حركة السيارة أثناء سيرها هي التي أثرت في التلف وحصلته وجلبت بذاتها موت المصاب دون واسطة وكانت علة له، إذ لولا حركة السيارة ما أدى عدم تبصر المتوفى باندفاعه نحوها إلى مصرعه بما يؤدي إلى اعتبار قائد السيارة مباشراً للضرر". قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، في الطعن رقم (٥٩) لسنة ١٩٧٥ تجاري، صدر في ١٩٧٧/٥/١١. نقلاً عن: المرجع السابق، ص٦١.

(٢) راجع تعليق: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر، المرجع السابق، ص٥٨ على قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية الذي اعتبر قائد السيارة الثانية – على نقيض ما ورد بالمتن – مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي نتج عن الحادث باعتباره مباشراً للاصطدام. قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية، دائرة التمييز، في الطعن رقم "٣٠" لسنة ١٩٨٠ تجاري، صدر في ١٩٦٩/١١/٣٠. أشار إليه، المرجع السابق، ص٥٨.

للسيارة العسكرية صدمة ألحقت بها ضرراً يسأل عنه مسؤولية مشـــتركة قـــائد الســـيارة الثانيـــة، باعتباره مباشراً للضرر، فالمباشر ضامن وإن لم يتعمد ويسأل بالإضافة إلى المباشر قـــائد الســـيارة العسكرية باعتباره قد شارك بخطئه في حدوث الضرر[1] من القرار السابق يمكن القول أن نطـــاق تطبيق المادة (٢٥٨) من القانون المدني الأردني والتي تنـــص علـــى أنـــه: "إذا اجتمـــع المباشـــر والمتسبب يضاف الحكم إلى المباشر" يقتصر على الحالة التي لا يكون المتســـبب فيـــها متعمـــداً أم متعدياً، فإن كان متعمداً أم متعدياً فإنه يلزم بتعويض الضرر تطبيقاً للمادة (٢/٢٥٧) مـــن القـــانون المدني الأردني: والتي تنص على أنه "٢- إذا وقع - أي الإضرار - بالتسبب فيشـــترط التعـــدي أو التعمد أو أن يكون الفعل مفضياً إلى الضرر".

وفي قرار لاحق تبنت محكمة التمييز قاعدة "المباشرة المبنية علـــى التســـبب"، وذلـــك حيـــن اعتبرت قائد السيارة الذي اندفع من طريق فرعي إلى الطريق العام دون أن يتأكد من عدم وجـــود سيارات مسؤولاً عن تعويض الأضرار كافة التي لحقت بالسيارتين العسكريتين اللتين كانتا تســـيران بالطريق العام نتيجة اصطدامهما بعضهما بعضاً، وذلك بسبب محاولـــة قـــائد الســـيارة العســـكرية تفـــادي الاصطدام بقائد السيارة الأولى، فأدى به الأمر إلى الاصطدام بعامود كهرباء كان موجـــوداً على يمين الطريق فانحرفت السيارة عن خط سيرها بشـــكل ترتـــب عليـــه اصطدامـــها بالســـيارة العسكرية التي كانت تسير خلفها[2] وبقرارها السابق تكون محكمة التمييز قد خرجت علـــى قـــاعدة "تقديم المباشر على المتسبب"، حيث لم تسأل قائد السيارة العسكرية بصفتها مباشرة للضرر، وإنمـــا ألزمت قائد السيارة الأولى بصفته متسبباً بتعويـــض الأضـــرار كافـــة التـــي لحقـــت بالســـيارتين العسكريتين، وهذا تطبيق واضح لقاعدة "المباشرة المبنية على التسبب".

وقد تبنت محكمة التمييز الأردنية قاعدة "المباشرة الملجئة" بوضوح حين اعتبرت: "أن عـــدم سيطرة سائق الشاحنة على سيارته مما أدى إلى صدم السيارة الصالون الخصوصـــي، فـــاندفعت السيارة المصدومة وصدمت سيارة أمامها نتيجة لهذه الصدمة، فلا دور لسائق السيارة الوســـطى في هذا الحادث، إذ يعتبر في هذه الحالة أداة صماء بيد سائق الشـــاحنة وجـــزءاً لا يتجـــزأ مـــن سيارته، ولا يسأل عن الأضرار التي لحقت بالسيارة التي صدمها، لأن المباشر الحقيقي بـــإحداث

(١) تمييز حقوق٧٤/٣٥٣ ، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٧٤ ، ص٩٨٠.

(٢) تمييز حقوق ٧٩/٣٧٢، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٠، ص٦٢٧.

الأضرار هو سائق الشاحنة"[1]. لم تلزم محكمة التمييز سائق السيارة المباشــر للحــادث بتعويــض الضرر وإنما اعتبرت سائق الشاحنة المتسبب بالحادث هو المسؤول عن تعويض الضرر، اســـتناداً إلى كونه هو "المباشر الحقيقي" للحادث، وهذا هو عين ما تنص عليه قاعدة المباشرة الملجئة.

ويمكن تفسير خروج محكمة التمييز على قاعدة "تقديم المباشر على المتسبب" التـــي نصت عليها المادة (٢٥٨) من القانون المدني الأردني – في نظر الباحث - بكون مباشـــر الضـــرر هـــو المتضرر، فهذا الأمر ربما شكل هاجساً لدى محكمة التمييز بضرورة رعاية جانب المتضرر– كمـــا هو حال الاتجاه القانوني المعاصر - حتى لو كان هو مباشر الضرر.

---

(١) تمييز حقوق ٨٦/٢٤٥، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٦، ص١٢٦٠ سبقت الإشارة إليه.

الخاتمة

الخاتمة

قام الباحث في هذه الدراسة بالبحث في مسؤولية قائد السيارة الشخصية عن الحوادث التي يرجع سببها إلى أفعاله الشخصية من خلال ثلاثة فصول. تناول الأول منها مسؤولية قائد السيارة الذي يباشر الحادث، فيما تناول الثاني مسؤولية قائد السيارة الذي يقف دوره عند مجرد التسبب بالحادث دون المباشرة له، وأنهى الباحث دراسته بفصل ثالث أوضح فيه القاعدة العامة التي تحكم اجتماع مباشر الحادث والمتسبب فيه، بالإضافة إلى بيان الاستثناء الذي يحول دون تطبيق القاعدة العامة بالنسبة للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.

وقد سعى الباحث في دراسته لإقامة المسؤولية عن حوادث السيارات استناداً إلى قواعد المسؤولية عن الأفعال الشخصية، التي نصت عليها المادة (٢٥٧) من القانون المدني الأردني، والاستغناء عن المادة (٢٩١) من القانون ذاته التي تقيم المسؤولية عن حوادث السيارات استناداً إلى قواعد حراسة الأشياء.

وقد توصل الباحث في ضوء الدراسة التي قام بها إلى عدد من النتائج التي يود أن يؤكدها، وهي:

١- يعد الضرر هو أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، حيث تقوم مسؤولية قائد السيارة المباشر بمجرد ارتكابه للحادث.

٢- يعد التعدي شرطاً في التسبب دون المباشرة، وخيراً فعل المشرع الأردني عندما لم يشترط تعدي مباشر الحادث، لأن ذلك ينسجم مع الاتجاه القانوني المعاصر الذي يسعى لتوفير أكبر قدر ممكن من الرعاية لجانب المتضرر من حوادث السيارات.

٣- يعد التعسف في استعمال الحق شرطاً في مسؤولية المتسبب دون المباشر، فقائد السيارة الذي يباشر الحادث يسأل وإن لم يكن متعسفاً في استعمال حقه. أما قائد السيارة الذي يتسبب بالحادث لا يسأل إلا إذا كان متعسفاً في استعمال حقه، فالتعسف في استعمال الحق هو جزء في الحقيقة من مفهوم التسبب.

٤- اعتبرت محكمة التمييز الأردنية أن مباشرة الضرر لا تتحقق بالفعل الإيجابي فحسب، وإنما تتحقق أيضاً بالفعل السلبي، أي عن طريق الامتناع إذا كان من شأن هذا الامتناع أن يؤدي إلى حدوث الضرر حسب المجرى العادي للأمور.

٥- تبنت محكمة التمييز الأردنية نظرية وحدة الخطأ وهي -تبعاً لذلك- لم تعرف فكرة الخطأ غير المغتفر.

٦- إن اعتبار الإفضاء إلى الضرر شرط لقيام مسؤولية المتسبب وليس مسألة تتعلق بعلاقة السببية بين الفعل والضرر، من شأنه أن يؤدي إلى النتائج ذاتها التي تؤدي إليها نظرية "الوضع غير الطبيعي" المعروفة في فرنسا بالنسبة لمسؤولية السيارة الساكنة عن الضرر من جهة، وإلى نتائج تتوافق مع مذهب الحنفية والزيدية الذي يعتبر مسؤولية قائد السيارة عن الضرر الذي يحدثه في الطريق مسؤولية مطلقة من جهة أخرى.

٧- جاءت قاعدة "تقديم المباشرة على التسبب" عند اجتماعهما قاعدة مطلقة في القانون المدني الأردني، الذي لم يأخذ بالاستثناءات التي وردت في كتب الفقه الإسلامي على تلك القاعدة، الأمر الذي يجعل قائد السيارة المباشر للضرر مسؤولاً دوماً -في القانون المدني الأردني- دون المتسبب بالضرر.

٨- تبنت محكمة التمييز الأردنية قاعدة "المباشرة الملجئة" كاستثناء على قاعدة "تقديم المباشرة على التسبب" في مجال المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، على الرغم من عدم تبني القانون المدني الأردني لذلك الاستثناء.

٩- تبنت محكمة التمييز الأردنية التفرقة في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بين الحوادث التي يرجع سببها إلى فعل قائد السيارة، حيث يسأل عنها استناداً إلى قواعد المسؤولية الشخصية، بموجب المادة (٢٥٧) من القانون المدني الأردني من جهة، وبين الحوادث التي يرجع سببها إلى فعل السيارة فيسأل قائد السيارة عنها استناداً إلى قواعد حراسة الأشياء بصفته الحارس الفعلي للسيارة بموجب المادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني من جهة أخرى.

١٠-كان بوسع المشرع الأردني الاكتفاء بالنسبة للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بنص المادتين (٢٥٧) و (٢٥٨) من القانون المدني بحيث تستثنى حوادث السيارات من الخضوع لنص المادة (٢٩١) من القانون ذاته، ويؤيد ذلك أن النتائج التي يؤدي إليها تطبيق نظرية "الحراسة الفعلية" هي النتائج ذاتها التي يؤدي إليها تطبيق قاعدة تقديم المباشرة على التسبب، فضلاً عن تطبيق الاستثناءات الواردة على تلك القاعدة في

كتب الفقه الاسلامي من شأنه أن يوصل إلى النتائج ذاتها التي يوصـــل إليـــها تطبيـــق نظرية "الحراسة القانونية"، الأمر الذي يعني أنه ليس ثمة جديد تضيفه المـــادة (٢٩١) من القانون المدني الأردني بشأن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات علـــى وجـــه الخصوص.

المراجـــــــع

أولاً: الكتب:

١- القرآن الكريم.

٢- آبادي، أبو الطيب محمد شمس الحق العظيم، عون المعبود شرح أبـــي داوود، ط٢، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤١٥هـ.

٣- الأسنوي، أبو محمد عبد الرحيم بن الحسن، التمهيد في تنزل الفروع علـــى الأصـــول، تحقيق محمد حسن هيتو، ط١، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٤٠٠هـ.

٤- إبراهيم، إبراهيم عبد الرحمن، علم أصول الفقـــه الإســـلامي، ط١، دار الثقافـــة للنشـــر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩م.

٥- إبراهيم، جلال محمد، الرجوع بين المسؤولين المتعددين دراسة مقارنة بيـــن القـــانونين الكويتي والمصري والقانون الفرنسي، جامعة الكويت، ١٩٩٢م.

٦- ابن أنس، مالك، المدونة الكبرى، دار صادر، بيروت، بدون سنة طبع.

٧- ابن أنس، مالك، الموطأ، تحقيق محمد فؤاد عبد الباقي، دار إحيـــاء الـــتراث العربـــي، مصر، بدون سنة طبع.

٨- ابن بكر، زين بن إبراهيم، البحر الرائق شرح كنز الدقائق، دار المعرفة، بيروت، بـــدون سنة نشر.

٩- ابن بلبان، محمد بن بدر الدين، أخصر المختصرات في الفقه وعلى مذهب الإمام أحمـــد ابن حنبل، تحقيق محمـــد نـــاصر العجمـــي، ط١، دار البشـــائر الإســـلامية، بـــيروت، ١٤١٦هـ.

١٠- ابن تيمية، أبو العباس أحمد بن عبد الحليم، كتب ورسائل وفتاوى ابن تيمية فـــي الفقـــه، تحقيق عبد الرحمن محمد قاسم، مكتبة ابن تيمية، بدون سنة طبع.

١١- ابن جزي، أحمد بن محمد، القوانين الفقهية، مطبعة النهضة، فاس، ١٩٧٣.

١٢- ابن حزم، أبو محمد علي بن أحمد، المحلى، تحقيق لجنة إحيـــاء الـــتراث العربـــي، دار الآفاق الجديدة، بيروت، بدون سنة طبع.

١٣- ابن رجب، الحافظ أبو الفرج عبد الرحمن، القواعد في الفقه الإسلامي، ط١، مؤسسة نبع الفكر، مصر، ١٩٧٢م.

١٤- ابن ضويان، إبراهيم بن محمد، منار السبيل في شرح الدليل، تحقيق عصام القلعجي، ط٢، مكتبة المعارف، الرياض، ١٤٠٥هـ.

١٥- ابن عابدين، محمد أمين، حاشية رد المحتار على الدر المختار، ط٢، دار الفكر، بيروت ١٣٨٦هـ.

١٦- ابن عمر، محمد، التقرير والتحبير، تحقيق مكتب البحوث والدراسات، ط١، دار الفكر، بيروت، ١٩٩٦م.

١٧- ابن قدامة، موفق الدين عبد الله بن أحمد، المغني، ط١، دار الفكر، بيروت، ١٤٠٥هـ.

١٨- ابن قدامة، أبو محمد عبد الله، الكافي في فقه الإمام أحمد بن حنبل، تحقيق زهير الشاويش، ط٥، المكتب الإسلامي، بيروت، ١٩٨٨م.

١٩- ابن القيم الجوزية، شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أبي بكر، أعلام الموقعين عن رب العالمين، مطبعة كردستان العلمية، القاهرة، ١٣٢٥هـ.

٢٠- ابن النجيم، زين العابدين بن إبراهيم، الأشباه والنظائر على مذهب الإمام أبي حنيفة، تحقيق عبد الكريم الفضلي، المكتبة العصرية، بيروت، ١٩٩٨م.

٢١- أبو الليل، إبراهيم الدسوقي، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسؤول عن الضرر، جامعة الكويت، ١٩٩٥م.

٢٢- أبو الليل، إبراهيم الدسوقي، العقد غير اللازم دراسة معمقة في الشريعة الإسلامية والقوانين الوضعية، جامعة الكويت، ١٩٩٤م.

٢٣- أبو الليل، إبراهيم الدسوقي، المسؤولية المدنية بين التقييد والإطلاق دراسة تحليلية للأنظمة القانونية المعاصرة اللاتينية -الإسلامية- الأنجلو أمريكية مع طرح فكرة التعدي كأساس عام للمسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٠م.

٢٤- أبو الليل، إبراهيم الدسوقي، المسؤولية المدنية والإثراء بلا سبب دراسة للمصادر غير الإرادية للالتزام وفقاً للقانون المدني الكويتي، ط٢، مؤسسة دار الكتاب للطباعة والنشر والتوزيع، الكويت، ١٩٩٨م.

٢٥- أبو الليل، إبراهيم الدسوقي، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات دراسة لضمان المباشر وضمان المؤمن وضمان الدولة لأذى النفس في القانون الكويتي مقارناً بالفقه الإسلامي، ط١، دار ذات السلاسل للطباعة والنشر، الكويت، ١٩٨٥م.

٢٦- أحمد، سليمان محمد، ضمان المتلفات في الفقه الإسلامي، ط١، مطبعة السعادة، القاهرة، ١٩٨٥م.

٢٧- أحمد، محمد شريف، مصادر الالتزام في القانون المدني دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، دار الثقافة، عمان، ١٩٩٩م.

٢٨- الأزدي، أبو داوود سليمان بن الأشعث السجستاني، سنن أبي داوود، تحقيق محمد محيي عبد الحميد، دار الفكر، بدون سنة نشر.

٢٩- الأزهري، صالح عبد السميع الأبي، الثمر الداني شرح رسالة القيرواني، المكتبة الثقافية، بيروت، بدون سنة نشر.

٣٠- استانبولي، محمد أديب، شرح القانون المدني السوري على المتن، ط١، سوريا، ١٩٩٨م.

٣١- الأسفرائيني، أبو عوانة يعقوب بن إسحاق، مسند أبي عوانة ١، تحقيق أيمن عارف الدمشقي، ط١، دار المعرفة، بيروت، ١٩٩٨م.

٣٢- الأنصاري، أبو يحيى زكريا محمد، منهج الطلاب، دار المعرفة، بيروت، بدون سنة طبع.

٣٣- الأنصاري، عمر بن الملقن، البدر المنير تخريج أحاديث الشرح الكبير، تحقيق حمدي عبد المجيد إسماعيل، ط١، مكتبة الرشد، الرياض، ١٤١٠هـ.

٣٤- باز، سليم رستم، شرح المجلة، ط٣، دار العلم للجميع، بيروت، ١٩٩٨م.

٣٥- البغدادي، أبو محمد بن غانم بن محمد، مجمع الضمانات في مذهب الإمام الأعظم أبي حنيفة النعمان، ط١، المطبعة الخيرية، مصر، ١٣٠٨هـ.

٣٦- البغدادي، زين الدين أبو الفرج، عبد الرحمن بن شهاب الحنبلي، جامع العلوم والحكم في شرح خمسين حديثاً من جوامع الكلم، ط٣، مصطفى البابي الحلبي وأولاده، ١٩٦٢م.

٣٧- البهوتي، منصور بن يوسف بن إدريس، كشاف القناع على متن الإقناع، تحقيق هلال مصيلحي هلال، دار الفكر، بيروت، ١٤٠٢هـ.

٣٨- البيه، محسن عبد الحميد، خطأ المضرور في مجال حوادث المرور، جامعة المنصورة، ١٩٩٨م.

٣٩- البيهقي، أبو بكر أحمد بن الحسين، سنن البيهقي الكبرى، تحقيق محمد عبد القادر عطا، دار الباز، مكة المكرمة، ١٩٩٤م.

٤٠- الترمذي، أبو عيسى محمد بن عيسى، سنن الترمذي وهو الجامع الصحيح، تحقيق أحمد محمد شاكر وآخرون، دار إحياء التراث العربي، بيروت، بدون سنة طبع.

٤١- التسولي، أبو الحسن علي بن عبد السلام، البهجة في شرح التحفة، ط٢، دار المعرفة، بيروت، ١٩٧٧م.

٤٢- الجارود، أبو محمد عبد الله بن علي، المنتقى في السنن، تحقيق عبد الله البارودي، ط١، مؤسسة الكتاب الثقافية، بيروت، ١٩٨٨م.

٤٣- الجرجاني، علي بن محمد، التعريفات، تحقيق إبراهيم الإبياري، ط١، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٤٠٥هـ.

٤٤- الجصاص، أبو بكر أحمد بن علي الرازي، أحكام القرآن، تحقيق محمد صادق قمحاوي، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ١٤٠٥هـ.

٤٥- حربا، شفيق، عقد التأمين، ط١، سوريا، ١٩٨٦م.

٤٦- حسين، محمد عبد الظاهر، المسؤولية المدنية للمسؤولين عن أماكن إيواء السيارات "دراسة فقهية وقضائية"، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣م.

٤٧- الحنبلي، أبو إسحاق إبراهيم بن عبد الله، المبدع في شرح المقنع، المكتب الإسلامي، بيروت، ١٤٠٠هـ.

٤٨- الحنبلي، علي بن عباس، القواعد والفوائد الأصولية، تحقيق محمد حامد النقي، مطبعة السنة المحمدية، القاهرة، ١٩٥٦م.

٤٩- الحنبلي، مرعي بن يوسف، دليل الطالب على مذهب الإمام المبجل أحمد بن حنبل، ط٢، المكتب الإسلامي، بيروت، ١٣٨٩م.

٥٠- الحنفي، إبراهيم بن أبي اليمن محمد، لسان الحكام في معرفة الأحكام، ط٢، البسابي الحلبي، القاهرة، ١٩٧٣م.

٥١- الخطيب، محمد الشربيني، الإقناع في حل ألفاظ أبي شجاع، تحقيق مكتب البحوث والدراسات في دار الفكر، دار الفكر، بيروت، ١٤١٥هـ.

٥٢- الخفيف، علي، الضمان في الفقه الإسلامي في المؤلفات الكاملة للشيخ علي الخفيف، القسم الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٩٧م.

٥٣- الخلاف، عبد الوهاب، علم أصول الفقه، ط١١، دار القلم، الكويت، ١٩٧٧م.

٥٤- خلاف، فتح الله، أحكام المسؤولية التقصيرية في ضوء الفقه والقضايا، مصر، ١٩٨٨م.

٥٥- الدارقطني، أبو الحسن علي بن عمر، سنن الدارقطني، تحقيق السيد عبد الله هاشم يماني المدني، دار المعرفة، بيروت، ١٩٩٦م.

٥٦- الدارمي، أبو محمد عبد الله بن عبد الرحمن، سنن الدارمي، تحقيق فواز أحمد زمرلي وخالد السبع العلمي، ط٢، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٤١٧هـ.

٥٧- الدردير، أبو البركات سيدي أحمد، الشرح الكبير على مختصر خليل، تحقيق محمد عليش، دار الفكر، بيروت، بدون سنة طبع.

٥٨- الدسوقي، محمد إبراهيم، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، بدون سنة طبع.

٥٩- الدسوقي، محمد بن أحمد، حاشية الدسوقي على الشرح الكبير للدردير، دار الكتب العربية.

٦٠- الدمشقي، محمد بن بدر الدين بن بلبان، أخصر المختصرات في الفقه على مذهب الإمام أحمد بن حنبل، تحقيق محمد ناصر العجمي، ط١، دار البشائر الإسلامية، بيروت، ١٤١٦هـ.

٦١- الدناصوري، عز الدين، والشواربي، عبد الحميد، المسؤولية المدنية فـي ضـوء الفقـه والقضاء، ط٦، ١٩٩٧م.

٦٢- الرازي، محمد بن عمر بن حسن، المحصول في علم أصول الفقه، تحقيق طه العلوانـي، ط١، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض، ١٤٠٠هـ.

٦٣- رشدي، محمد السعيد، الخطأ غير المغتفر سوء السلوك الفاحش والمقصود دراسـة فـي القوانين الفرنسي والمصري والكويتي، ط١، جامعة الكويت، ١٩٩٥م.

٦٤- رفاعي، محمد نصر، الضرر كأساس للمسؤولية في المجتمع المعـاصر، دار النهضـة العربية، القاهرة، ١٩٧٨م.

٦٥- الزحيلي، وهبة، الفقه الإسلامي وأدلته، ط٤، دار الفكر، دمشق، ١٩٩٧م.

٦٦- الزحيلي، وهبة، نظرية الضمان أو أحكام المسؤولية المدنية والجنائية في الفقه الإسـلامي "دراسة مقارنة"، ط٢، دار الفكر، دمشق، ١٩٨٢م.

٦٧- الزرقا، أحمد محمد، شرح القواعد الفقهية، ط٢، دار القلم، دمشق، ١٩٨٩م.

٦٨- الزرقا، مصطفى، الفعل الضار والضمان فيه دراسة وصياغة قانونيـة مؤصلـة علـى نصوص الشريعة الإسلامية وفقهها إنطلاقاً من نصوص القانون المدني الأردنـي، ط١، دار القلم، دمشق، ١٩٨٨م.

٦٩- الزرقا، مصطفى، الفقه الإسلامي في ثوبه الجديد، ط٩، دار الفكر، ١٩٦٨م.

٧٠- الزركشي، أبو عبد الله محمد بن بهادر، المنثور في القواعد، تحقيق تيسير فائق محمـود، ط٢، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، الكويت، ١٤٠٥هـ.

٧١- الزعبي، محمد يوسف، العقود المسماة شـرح عقـد البيـع فـي القـانون الأردنـي، ط١،١٩٩٣م.

٧٢- الزيلعي، أبو محمد عبد الله بن يوسف، نصب الراية لأحاديث الهدايـة، تحقيـق محمـد يوسف البنوري، دار الحديث، مصر، ١٣٥٧هـ.

٧٣- الزيلعي، فخر الدين عثمان بن علي، تبيين الحقائق شرح كنز الدقـائق، ط١، المطبعـة الأميرية، بولاق، ١٣١٤هـ.

٧٤- سراج، محمد أحمد، ضمان العدوان في الفقه الإسلامي دراسة فقهية مقارنة بأحكام المسؤولية التقصيرية في القانون، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، ١٩٩٠م.

٧٥- السرحان، عدنان، وخاطر، نوري، شرح القانون المدني الأردني مصادر الحقوق الشخصية (الالتزامات) دراسة مقارنة، الأردن، ١٩٩٧م.

٧٦- السرخسي، أبو بكر محمد بن أبي سهل، المبسوط، دار المعرفة، بيروت، ١٤٠٦هـ.

٧٧- السعدي، عبد الحكيم عبد الرحمن، مباحث العلة في القياس عند الأصوليين، دار البشائر الإسلامية للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٨٦م.

٧٨- السغدي، علي بن الحسين بن محمد، النتف في الفتاوي، تحقيق صلاح الدين الناهي، ط٢، دار الفرقان، عمان، ١٤٠٤هـ.

٧٩- سلطان، أنور، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، ط١، الجامعة الأردنية، عمان، ١٩٨٧م.

٨٠- السلمي، أبو محمد عز الدين عبد العزيز بن عبد السلام، قواعد الأحكام في مصالح الأنام، دار الكتب العلمية، بيروت، بدون سنة نشر.

٨١- سلوم، صبحي، المسؤولية الجزائية والمدنية في حوادث السير، ط١، سوريا، ١٩٨٤م.

٨٢- سليم، عبد العزيز، قضايا التعويضات، ط٢، مصر، ١٩٩٦م.

٨٣- السمرقندي، محمد بن أحمد، تحفة الفقهاء في الفروع، ط١، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٠٥هـ.

٨٤- السنهوري، عبد الرزاق، مصادر الحق في الفقه الإسلامي دراسة مقارنة بالفقه الغربي، ط١، دار إحياء التراث العربي، بيروت، بدون سنة طبع.

٨٥- السنهوري، عبد الرازق، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة طبع.

٨٦- سوار، محمد وحيد الدين، الاتجاهات العامة في القانون المدني الأردني دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي والمدونات العربية، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٦م.

٨٧- سوار، محمد وحيد الدين، شرح القانون المدني النظرية العامة للالتزام، ط٨، جامعة دمشق، ١٩٩٥-١٩٩٦م.

٨٨- السيوطي، جلال الدين عبد الرحمن بن أبي بكر، الأشباه والنظائر في قواعد وفروع فقه الشافعية، تحقيق محمد المعتصم البغدادي، ط١، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٨٧م.

٨٩- الشافعي، أبو عبد الله محمد بن إدريس، الأم، ط٢، دار المعرفة، بيروت، ١٣٩٣هـ.

٩٠- الشربيني، محمد الخطيب، مغني المحتاج إلى معرفة معاني ألفاظ المنهاج، دار الفكر، بيروت، بدون سنة طبع.

٩١- الشرقاوي، عبد الله حجازي بن إبراهيم الشافعي، حاشية الشرقاوي على تحفة الطلاب بشرح تحرير تنقيح اللباب، مطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده، مصر، ١٩٤١م.

٩٢- الشوكاني، محمد بن علي، نيل الأوطار شرح منتقى الأخبار من أحاديث سيد الأخيار، دار الجيل، بيروت، ١٩٧٣م.

٩٣- الشيباني، أبو عبد الله محمد بن الحسن، الأصل المعروف بالمبسوط، تحقيق أبو الوفا الأفغاني، إدارة القرآن والعلوم الإسلامية، كراتشي، بدون سنة نشر.

٩٤- الشيرازي، إبراهيم بن علي بن يوسف، المهذب في فقه الإمام الشافعي، دار الفكر، بيروت، بدون سنة طبع.

٩٥- الصدة، عبد المنعم فرج، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢م.

٩٦- الصنعاني، شرف الدين الحسن بن أحمد بن الحسين، الروض النضير شرح مجموع الفقه الكبير، ط١، مطبعة السعادة، مصر، ١٣٤٨هـ.

٩٧- عامر، حسين، وعامر، عبد الرحيم، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، ط٢، دار المعارف، مصر، ١٩٧٩م.

٩٨- العاملي، زين الدين الجبعي (الشهيد)، الروضة البهية في شرح اللمعة الدمشقية، مطابع دار الكتاب العربي، مصر، ١٩٦٠م.

٩٩- عبد الرحمن، أحمد شوقي، مسؤولية المتبوع باعتباره حارساً، دار الفكر العربي، ١٩٧٦م.

١٠٠-عبد الله، فتحي عبد الرحيم، الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، الكتاب الأول مصادر الالتزام غير الإدارية، ط١، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، بدون سنة نشر.

١٠١-العبدري، أبو عبد الله بن يوسف بن أبي القاسم، التاج والإكليل لمختصر خليل، ط٢، دار الفكر، بيروت، ١٣٩٨هـ.

١٠٢-العدوي، جلال علي، أصول الالتزامات مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٧م.

١٠٣-العدوي، جلال علي، وشنب، محمد لبيب، مصادر الالتزام دراسة مقارنة في القانونين المصري واللبناني، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٨٥م.

١٠٤-عدوي، مصطفى عبد الحميد، الإخلال المدني (المسؤولية المدنية التقصيرية) في القانون الأمريكي، ١٩٩٤م.

١٠٥-العسقلاني، أبو الفضل أحمد بن علي بن حجر، فتح الباري شرح صحيح البخاري، تحقيق محمد فؤاد عبد الباقي ومحب الدين الخطيب، دار المعرفة، بيروت، ١٣٧٩هـ.

١٠٦-العشماوي، إبراهيم أيمن، تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨م.

١٠٧-العطير، عبد القادر، التأمين البري في التشريع الأردني، القواعد العامة والأحكام الخاصة بعقود: التأمين من المسؤولية ضد حوادث السيارات، التأمين على الحياة، التأمين ضد الحريق "دراسة مقارنة"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٥م.

١٠٨-عمران، السيد محمد السيد، "الاعتراف بالحراسة لعدم التمييز وانعكاسه على المسؤولية المدنية" في المجموعة العلمية للأبحاث القانونية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٩م.

١٠٩-عودة، عبد القادر، التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالفقه الوضعي، ط١٢، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٣م.

١١٠-الغزالي، أبو حامد محمد بن محمد، الوجيز في فقه الإمام الشافعي، مطبعة الآداب، مصر، ١٣١٧هـ.

١١١-الغزالي، أبو حامد محمد بن محمد، الوسيط في المذهب، تحقيق أحمد إبراهيم ومحمد محمد تامر، ط١، دار السلام، القاهرة، ١٤١٧هـ.

١١٢-الفار، عبد القادر، مصادر الالتزام (مصادر الحق الشخصي في القانون المدني)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٦م.

١١٣-الفتوحي، تقي الدين محمد بن أحمد (ابن النجار)، منتهى الإرادات في جمع المقنع مع التنقيح وزيادات، تحقيق عبد الغني عبد الخالق، مطبعة دار الجيل للطباعة، ١٩٦٠م.

١١٤-فودة، عبد الحكيم، التعويض المدني (المسؤولية المدنية التعاقدية والتقصيرية) في ضوء الفقه وأحكام محكمة النقض، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٨م.

١١٥-القرافي، شهاب الدين، الفروق، ط١، دار المعرفة، بيروت، ١٣٤٦هـ.

١١٦-القرطبي، أبو عبد الله محمد بن أحمد بن فرح، الجامع لأحكام القرآن، تحقيق أحمد عبد العليم البردوني، ط٢، دار الشعب، القاهرة، ١٣٧٢هـ.

١١٧-القرطبي، أبو الوليد محمد بن أحمد بن رشد، بداية المجتهد ونهاية المقتصد، مطبعة الاستقامة، مصر، ١٩٣٨م.

١١٨-القزويني، أبو عبد الله محمد بن يزيد، سنن ابن ماجة، تحقيق محمد فؤاد عبد الباقي، دار الفكر، بيروت، بدون سنة طبع.

١١٩-الكاساني، أبو بكر علاء الدين، بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، ط١، مطبعة الجمالية، مصر، ١٩١٠م.

١٢٠-الكرابيسي، أسعد بن محمد بن حسين النيسابوري، الفروق في المسائل الفرقية، تحقيق محمد طموم، ط١، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، الكويت، ١٤٠٢هـ.

١٢١-الكوفي، أبو بكر عبد الله بن محمد بن أبي شيبة، مصنف ابن أبي شيبة، تحقيق كمال يوسف الحوت، ط١، مكتبة الرشد، الرياض، ١٤٠٩هـ.

١٢٢-مأمون، عبد الرشيد، علاقة السببية في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة طبع.

١٢٣-المالكي، أبو الحسن، كفاية الطالب الرباني، تحقيق يوسف الشيخ محمد البقاعي، دار الفكر، بيروت، ١٤١٢هـ.

١٢٤-المحمصاني، صبحي، النظرية العامة للموجبات والعقود في الشريعة الإسلامية، ط٢، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٧٢م.

١٢٥-المرداوي، أبو الحسن علي بن سليمان، الإنصاف في معرفة الراجح من الخلاف وعلى مذهب الإمام المبجل أحمد بن حنبل، تحقيق محمد الفقي، دار إحياء التراث العربي، بيروت، بدون سنة طبع.

١٢٦-المرغيناني، علي بن أبي بكر بن عبد الجليل، بداية المبتدئ في فقه الإمام أبي حنيفة، تحقيق حامد إبراهيم كرسون ومحمد عبد الوهاب بحيري، ط١، مطبعة محمد علي صبيح، القاهرة، ١٣٥٥هـ.

١٢٧-المرغيناني، أبو الحسين علي بن أبي بكر، الهداية شرح بداية المبتدي، المكتبة الإسلامية، بيروت، بدون سنة نشر.

١٢٨-مرقس، سليمان، الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، القسم الأول، الأحكام العامة، ط٥، القاهرة، ١٩٩٢م.

١٢٩-مفلح، أبو إسحاق إبراهيم بن محمد بن عبد الله، المبدع في شرح المقنع، المكتب الإسلامي، بيروت، ١٤٠٠هـ.

١٣٠-المقدسي، أبو النجا موسى بن أحمد بن سالم، زاد المستقنع في الفقه وعلى مذهب الإمام أبي عبد الله أحمد بن حنبل، تحقيق علي محمد عبد العزيز الهندي، مكتبة النهضة الحديثة، مكة المكرمة، بدون سنة نشر.

١٣١-الملاكي، أبو عبد الله محمد بن عبد الرحمن الدعيني، مواهب الجليل لشرح مختصر أبي الضياء سيدي خليل، ط٢، دار الفكر، بيروت، ١٣٩٨هـ.

١٣٢-المليباري، زين الدين بن عبد العزيز، فتح المعين بشرح قرة العين، دار الفكر، بيروت، بدون سنة نشر.

١٣٣-المنجي، محمد، دعوى تعويض حوادث السيارات في موسوعة الدعاوى العمليـــة، ط١، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٣هـ.

١٣٤-المنجي، محمد، دعوى التعويض عن المسؤولية بصفة عامة، ط٢، منشـــأة المعـــارف، الإسكندرية، ١٩٩٩م.

١٣٥-منصور، محمد، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعـــة الجديدة، ٢٠٠٠م.

١٣٦-موافي، يحيى أحمد، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقـــه والقضـــاء "دراســـة مقارنة"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٢م.

١٣٧-النسائي، أبو عبد الرحمن أحمد بن شعيب، السنن الكبرى، تحقيق عبد الغفـــار البنـــداري وسيد كسروي حسن، ط١، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩١م.

١٣٨-النفراوي، أحمد بن غنيم، الفواكه الدواني على رسالة ابن أبي زيد القيرواني، دار الفكـــر، بيروت، ١٤١٥هـ.

١٣٩-النقيب، عاطف، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها القانونيـــة وأوجهها العملية، ط٣، منشورات عويدات، بيروت، ١٩٨٧م.

١٤٠-النووي، أبو زكريا يحيى بن شرف بن مري، روضة الطـــالبين وعمـــدة المفتيـــن، ط٢، المكتب الإسلامي، بيروت، ١٤٠٥هـ.

١٤١-النيسابوري، أبو الحسين مسلم بن الحجاج القشيري، صحيح مسلم، تحقيق محمـــد فـــؤاد عبد الباقي، دار إحياء التراث العربي، بيروت، بدون سنة طبع.

١٤٢-النيسابوري، أبو عبد الله محمد بن عبد الله الحاكم، المستدرك على الصحيحين، تحقيـــق مصطفى عبد القادر عطا، ط١، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٠م.

١٤٣-الهيتمي، أحمد بن حجر، تحفة المحتاج إلى شرح أدلة المنهاج، تحقيق عبد الله بن سعـــاف اللحياني، ط١، دار حراء، مكة المكرمة، ١٤٠٦هـ.

١٤٤-اليعمري، أبو الوفاء برهان الدين إبراهيم بن علي بن فرحون، تبصرة الحكام في أصـــول الأقضية ومناهج الأحكام، المطبعة البهية، مصر، ١٣٠٢هـ.

ثانياً: الدوريـــــــــات

١- أبو الليل، إبراهيم الدسوقي، "أوجه الرجوع على مباشر الضرر الناجم عن حوادث السيارات وفقاً للقانون الكويتي"، مجلة إدارة الفتوى والتشريع، العدد الرابع، الكويت، ١٩٨٤. ص ص١٠٩-٢٠٢.

٢- الجمال، مصطفى، "تقييم مواقف الفقه والقضاء من أحكام المسؤولية التقصيرية في قانون المعاملات المدنية"، مجلة الأمن والقانون كلية شرطة دبي، السنة الرابعة، العدد الأول، ١٩٩٦، ص ص١٩٢-٢١٤.

٣-الزعبي، محمد يوسف، "مسؤولية المباشر والمتسبب في القانون المدني الأردني"، جامعة مؤتة للبحوث، سلسلة (١)، المجلد (٢)، عدد (١) لسنة ١٩٨٧، ص ص١٦١-٢١٢.

٤- السرحان، عدنان إبراهيم، "الفعل الضار غير المشروع (الإضرار) كأساس للمسؤولية التقصيرية (الالتزام بالضمان) في القانون المدني الأردني"، مجلة المنارة، المجلد الأول، العدد٢، ١٩٩٧، ص ص١٠٣-١٣٤.

٥- مجلة نقابة المحامين الأردنية.

ثالثاً: الرسائل الجامعيـة

١- أبو هزيم، عبد الحليم، المسؤولية عن الأشياء "غير الحية في القانون المدني الأردني [دراسة مقارنة]"، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، ١٩٩٥.

٢- خصاونة، مها يوسف، "فعل المباشرة والتسبب في الإضرار غير المشروع في القانون المدني الأردني [دراسة مقارنة]"، رسالة ماجستير، جامعة آل البيت، ٢٠٠٠.

٣- خيال، محمود، "العلاقة بين مسؤولية المتبوع ومسؤولية حارس الأشياء غير الحية"، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، ١٩٨٨.

٤- دفع الله، محمد الشيخ عمر، "مسؤولية المتبوع(دراسه مقارنة)"، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٧٠م.

٥- فيض الله، محمد فوزي، "المسؤولية التقصيرية بين الشريعة والقانون"، رسالة دكتوراه غير منشورة مرقونة على الآلة الكاتبة، جامعة الأزهر، ١٩٦٢.

٦- اليعقوب، بدر جاسم، "المسؤولية المدنية عن استعمال الأشياء الخطرة في القانون الكويتي"، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٧٧.

رابعاً: القوانيـــــن

١- قانون السير الأردني رقم (١٤) لسنة ١٩٨٤ والأنظمة الصادرة بموجبه.
٢- قانون العقوبات الأردني رقم (١٦) لسنة ١٩٦٠.
٣- قانون العمل الأردني رقم (٨) لسنة ١٩٩٦.
٤- القانون المدني الأردني رقم (٤٣) لسنة ١٩٧٦.
٥- القانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨.

The Direct and Causative Act in the Civil Responsibility of Motor Car Accidents.

Abstract

This study depends on the position of Jordanian distinguished civil law base when it derives its support from the Islamic Fiqh, and determines the responsibility of the personal actions on the directive and causative act, in which it doesn't get much when it determines the responsibility of doing actions on the base of guarding and treated some of its judgment in the same manner as the positive law. The study also deals with the responsibility of car driver of his personal action that depends on the directing and causation, and demonstrating its efficiency without the need for the guarding judgements, and in order to reach the research of the civil responsibility concerning car accidents completely, and this study was not limited only to the research of the driver responsibility with reference to the rules responsibility about the personal actions of the accidents that are due to his action, but also, it dealt with the driver responsibility in reference to the responsibility rules about guarding thing from accidents that that are due to the action of the car to show the verbal effect of guarding the car on the responsibility of doer of the accidents.

This thesis falls into three chapters. The first one that deals with the responsibility of the car driver on the principle base of direct which falls into two subjects; the first one considers the car positive interference in the car accidents, whereas in the second one, the researcher explains the responsibility of the car driver through his violation of the traffic rules, through two cases; the first one considers the responsibility of the car driver by not doing an action, whereas the responsibility of the car driver by not doing an action, whereas the second one considers his responsibility by doing an action.

The second chapter explains the responsibility of the car driver on the principle base of the causation. The first subject is specified for the intentional causation of car accidents, in which the researcher considers the deep-rootedness of intention in the first subject of it, then in the second subject mentions numbers of intention implications in car accidents.

The second subject concerns with considering the causation by exceeding in car accidents, which falls into two cases; the first one shows the positive interference of car in the individual accidents, whereas the second one shows the positive of car interference in car clash.

The third chapter –which is the final one- deals with the meeting of direction and causation in car accidents, that falls into two subjects; the first one deals with the sending off the direction over the causation in car accidents, and explaining that into two cases; the first one, considers sending off the direction over the causation between the Islamic Fiqh and the positive law, whereas the second case deals with the practical implementations of meeting the direction and the doer of car accidents; whereas in the third one, the researcher shows the relationship of the verbal guarding of car by sending off the direction over the causation. The second subject concerns with the direct as an exception of the "sending of direction over the causation" rule in car accidents, and this falls into two cases; the first one explains the origin off this rule, and the second refers to its result in car accidents.

At the end of the thesis, the researcher shows the important results he got through this study.